HEFT 23 / BERLIN, 11. NOVEMBER 1941

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

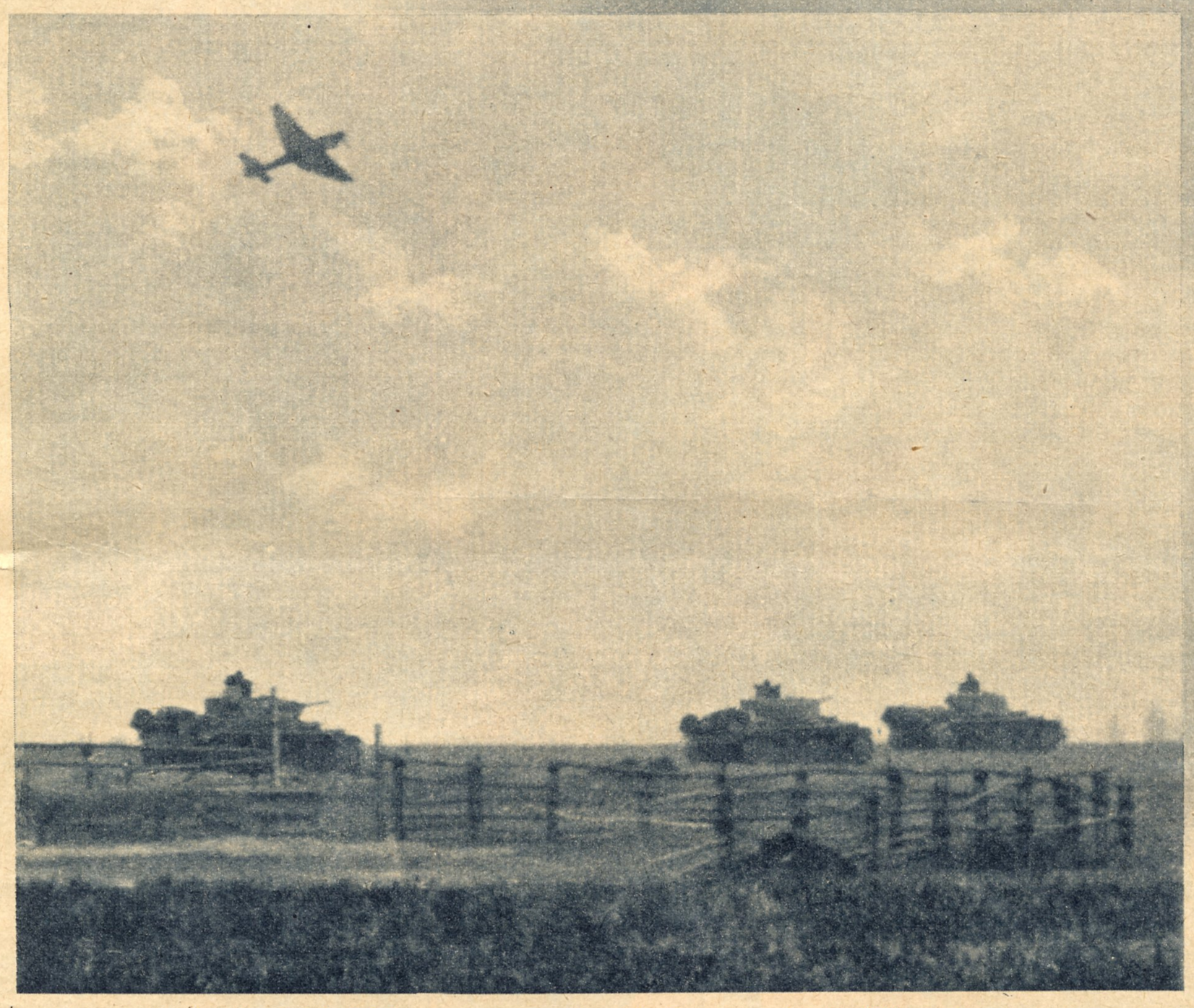
HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Am laufenden Band

Während der bolschewistische Feind geschlagen am Boden liegt, arbeiten die deutschen Luftwaffenschmieden unter Hochdruck weiter — für die letzte Entscheidung, für den Endsieg. Hier ein Blick in eine Montagehalle, in der die bewährten Kampfflugzeuge Junkers Ju 88 ihrer Vollendung entgegengehen

Sonderaufnahme für den ADLER Dr. Franz

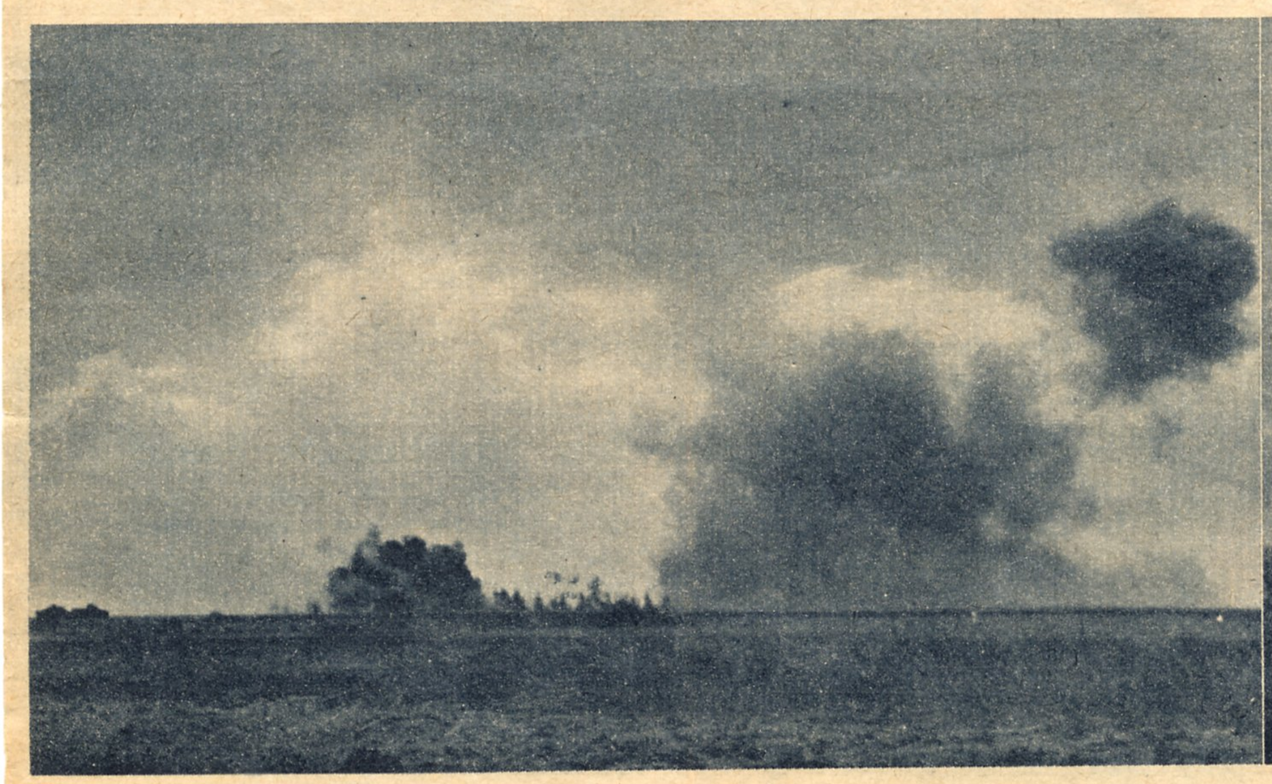
Stukas schlagen eine Bresche

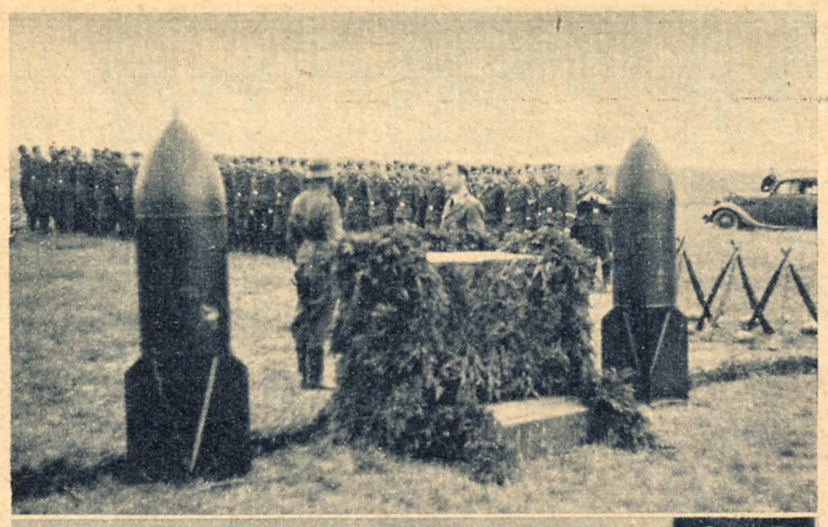


Dort, wo der bolschewistische Feind unsern vorwärtsstürmenden Truppen noch zähen Widerstand entgegensetzen will, greifen als „fliegende Vorausabteilung" unserer Panzer die Stukas ein. An dieser glänzenden Zusammenarbeit der beiden Waffengattungen, die sich schon auf allen Kriegsschauplätzen bewährt hat, scheitert selbst die stärkste Widerstandskraft des Feindes

Während sich die Panzerspitze dem Feind nähert, leisten die Stukas ihre vernichtende Vorarbeit in den Stellungen der Sowjets. Eben setzt (Bild oben) die erste Maschine zum Sturz an

Unterer Bildstreifen: Die Hölle ist über die sowjetischen Stellungen hereingebrochen, ein Feuerorkan rast über sie hinweg, und was sich beim Feinde noch regt, wird von den vorbrechenden Panzern vernichtet. Wie auf dem untern Bild links zu erkennen ist, schlagen die Stukabomben nur wenige hundert Meter vor der Spitze der Panzer ein. — Ganz rechts: Während Kradfahrer dicht aufgeschlossen den Panzern folgen, befinden sich die Stukas auf dem Rückflug von ihrem Vernichtungswerk in den sowjetischen Widerstandslinien. Inzwischen ist es Abend geworden, doch die Arbeit ist getan, die Bresche geschlagen — der Vormarsch geht weiter

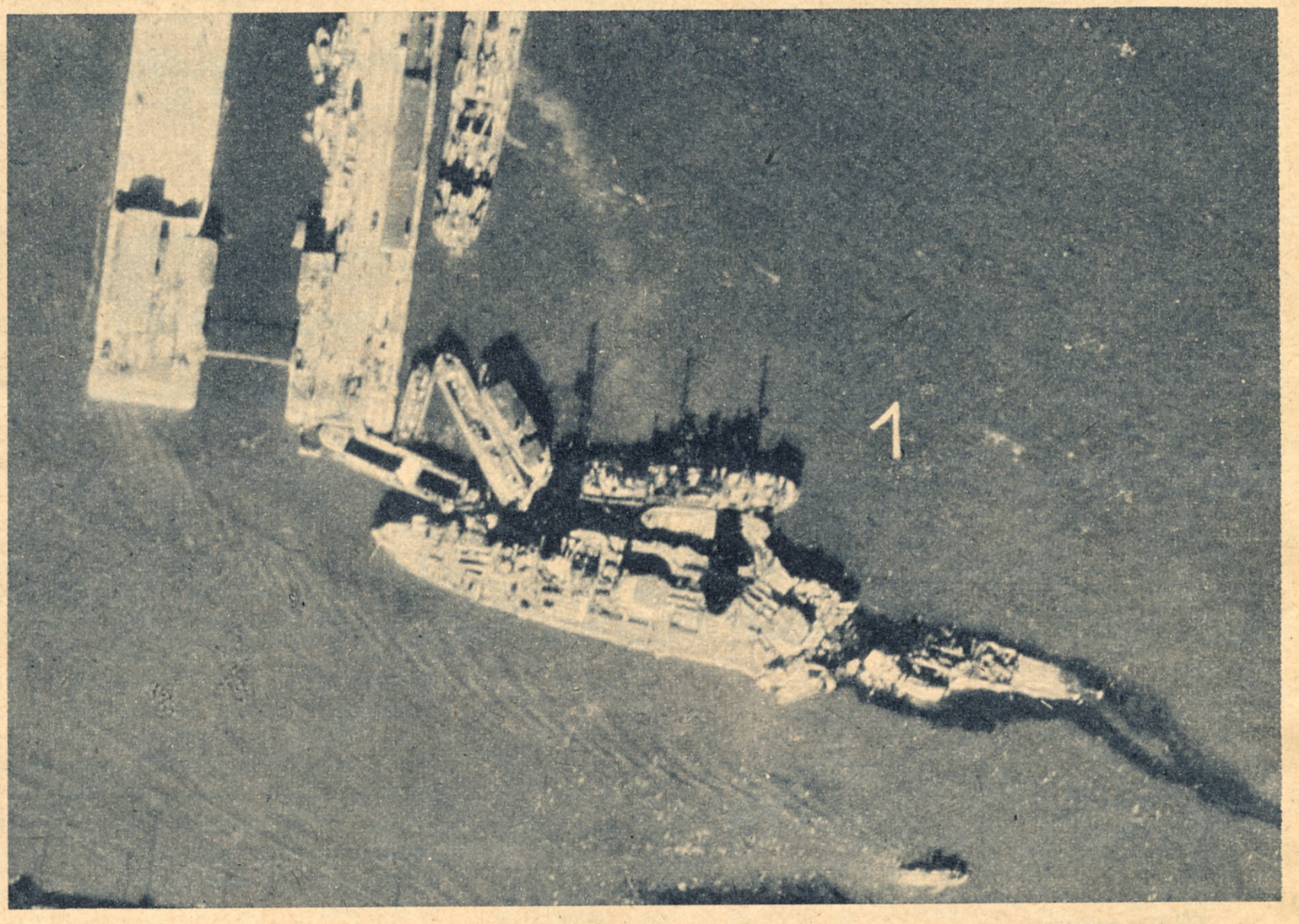




Das Standesamt auf dem Feldflugplatz

Eine Ferntrauung an der Front ist immer ein kleiner Festtag. In Reih und Glied ist die Staffel angetreten, während der Staffelkapitän den Trauakt vollzieht. Zum Schluß überreicht er dem neugebackenen Ehemann das Hochzeitsgeschenk, eine wohlgeratene Festtagstorte

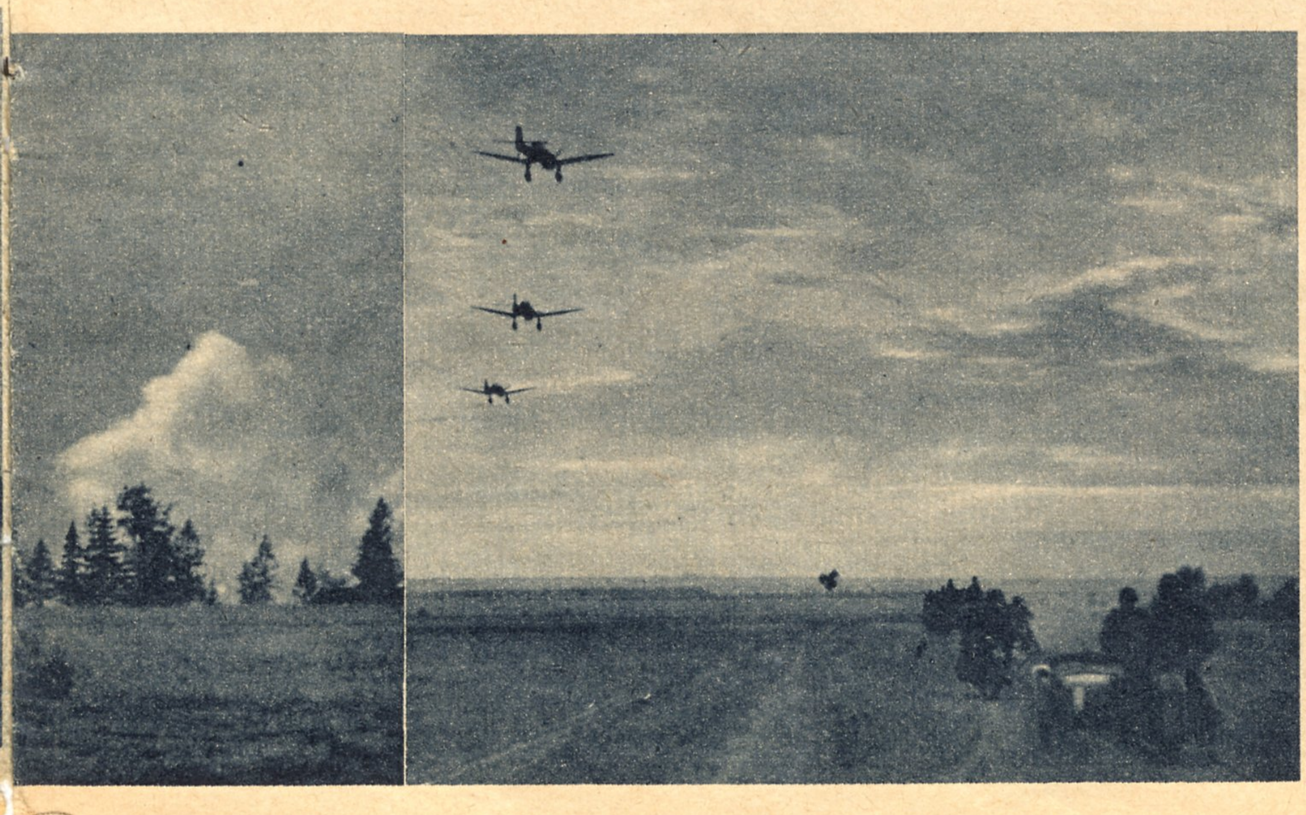
Schiffsfriedhof Kronstadt



PK-Aufnahmen von den Kriegsberichtern Freytag (Sch 4, Atl 1), Müller-Engstfeld (Sch 2), Klose (Wb), Luftwaffe (2)

Offensivtage sind heiße Tage. Die fliegenden Besatzungen, die rasch den hungrigen Magen beruhigen wollen, können sich es ersparen, die Kombinationen auszuziehen, denn das Tanken und Beladen der Flugzeuge zwischen zwei Einsätzen nimmt nur kurze Zeit in Anspruch. Gleich geht es wieder an den Feind

Auch Kronstadt, das starke Bollwerk vor Leningrad, bekam die vernichtende Wucht deutscher Luftangriffe zu spüren. Das untere Aufklärer-Bild zeigt einen schwerbeschädigten Großzerstörer der Leningrad-Klasse (1) mit dicker Ölfahne (2) im Schlepp vor der Hafeneinfahrt. Rechts (3) der lange Schatten eines Leuchtturmes, links (4) ein Hilfsschiff. Bild oben: Das Schlachtschiff „Marat" (1) wurde von einem Bombenvolltreffer auseinandergerissen. Deutlich sieht man im Wasser die Spur auslaufenden Öls



Brückensprengung verhindert!

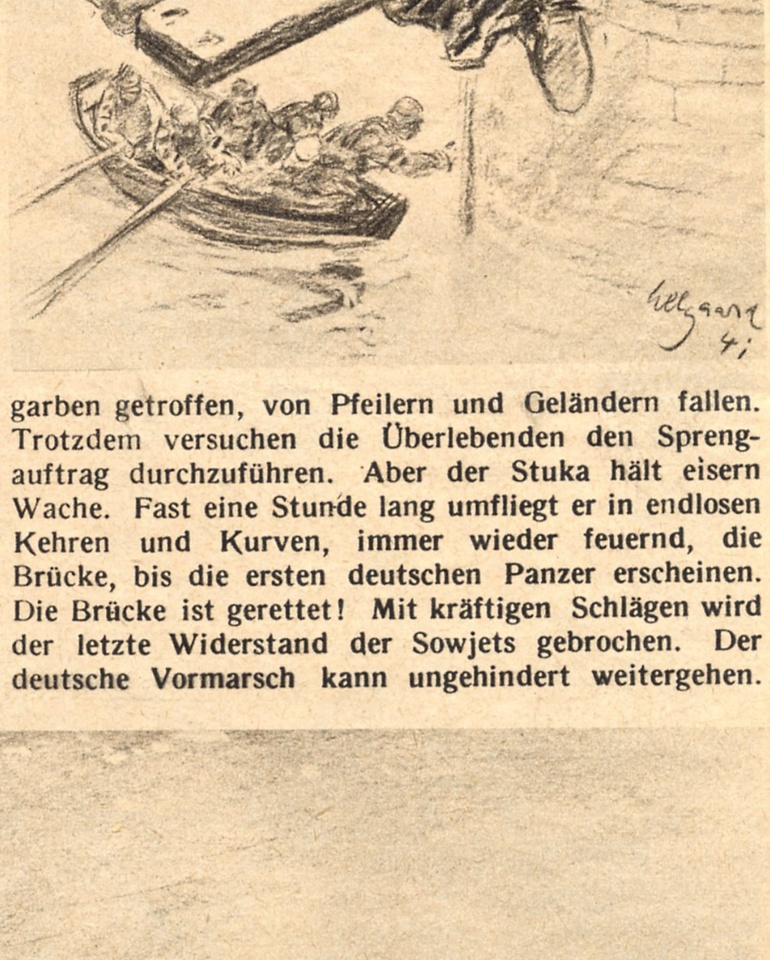
Eine Ju 87 verjagt bolschewistische „Dynamiteros"

PK Zeichnungen von Kriegsberichter Ellgaard

Es war in den ersten Tagen der großen entscheidenden Offensive im Osten. Ununterbrochen trägt die deutsche Luftwaffe Tod und Verderben in die zurückflutenden Bolschewistenhorden. Wo sie hinschlägt, haben die dem Gegner auf den Fersen bleibenden Heeresverbände leichtere Arbeit. Da und dort versucht jedoch der geschlagene Feind noch Widerstand zu leisten. So an einer großen Brücke, die die Sowjets unter allen Umständen zerstören wollen, um dadurch wenigstens für einige Zeit den deutschen Vormarsch hemmen zu können.

Schon wälzen sich feindliche Panzerungetüme heran. Sie haben die Männer unter ihren Feuerschutz zu nehmen, die sich nun daranmachen, die Brücke mit Dynamit zu spicken. Mit affenartiger Geschwindigkeit klettern sie an den Pfeilern hoch, hämmern mit schweren Preßbohrern in den zähen Stein, stopfen die gebohrten Löcher mit dem hochexplosiven Sprengstoff aus. Diesmal sollen die Deutschen das Nachsehen haben!

Aber auch die Deutschen wissen: Die Brücke darf unter keinen Umständen zerstört werden. Einer Ju 87 war das eilige Hin und Her auf dem Flußübergang nicht unbemerkt geblieben. Heulend stürzt sie in die Tiefe, und die Besatzung feuert, was aus den Rohren geht. Panik und Entsetzen unter den überraschten „Dynamiteros", die, von den Maschinengewehrgarben getroffen, von Pfeilern und Geländern fallen. Trotzdem versuchen die Überlebenden den Sprengauftrag durchzuführen. Aber der Stuka hält eisern Wache. Fast eine Stunde lang umfliegt er in endlosen Kehren und Kurven, immer wieder feuernd, die Brücke, bis die ersten deutschen Panzer erscheinen. Die Brücke ist gerettet! Mit kräftigen Schlägen wird der letzte Widerstand der Sowjets gebrochen. Der deutsche Vormarsch kann ungehindert weitergehen.



...die ersten deutschen Panzer erscheinen

Alarm auf einem ungarischen Feldflugplatz. Nach dem Startbefehl eilen die Besatzungen an ihre Flugzeuge zum Kampf gegen den sowjetischen Gegner, dem unsere Bundesgenossen bereits manchen harten Schlag versetzt haben

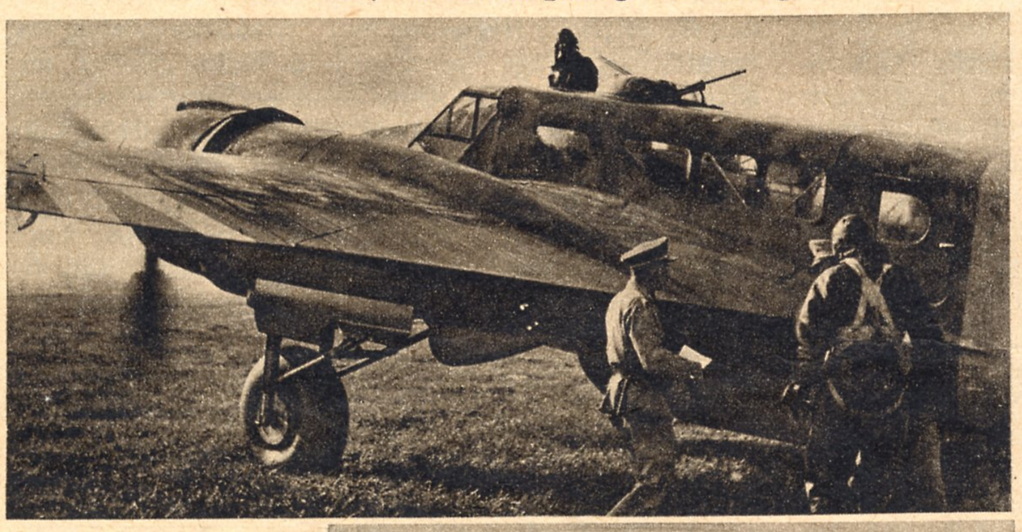
Sowjets DER LUFT

Ungarische Luftwaffe im Kampf gegen die Sowjets

Nach dem Angriff auf Sowjetstellungen. Diese ungarischen Flieger sind eben vom Feindflug zurückgekehrt und berichten sich ihre Erfahrungen. Nach der Stimmung zu urteilen, war es ein ganz großer Erfolg

Ungarische Jäger vom Baumuster Fiat CR 42 auf einem Frontflugplatz fertig zum Einsatz

Aufnahmen Ungarische Luftwaffe (Oskar Pöffel)



Oben: Ein Kampfflugzeug vom Baumuster Caproni Ca 135 ist für den Angriffsflug startfertig gemacht worden, und die Besatzungen begeben sich an Bord

Rechts: Leichte Flak der ungarischen Luftwaffe nach der Ankunft auf einem weit vorgeschobenen Feldflugplatz, den es gegen etwaige Angriffe der Sowjets zu sichern gilt

Der Kommandant einer siegreichen Jagdstaffel und selber einer der erfolgreichsten Jagdflieger, der im ungarischen Kriegsbericht wegen seines vor dem Feind bewiesenen Mutes namentlich erwähnt worden ist

Lord Dufferin

LORD DUFFERINS „Meisterstück"

Wie der britische Löwe nach Ägypten sprang

Von **Wolf Schmalfuss**

Folgende wichtigen Ereignisse waren den erfolgreichen Intrigen Englands vorausgegangen: 1863: Ismail Pascha wird Khedive von Ägypten. 1869: Eröffnung des Suezkanals. 1875: erwirbt Premierminister Lord Beaconsfield (der Jude Disraeli) die Aktienmehrheit der Suezkanal-Gesellschaft für die britische Regierung. 1876: Ägypten durch die Verschwendungssucht des Khediven Ismail vor dem Bankrott; England und Frankreich intervenieren und gründen die Caisse de la Dette. 1877: Ernennung englischer und französischer Finanzkontrolleure. April 1879: Durch einen Staatsstreich schafft Ismail die fremde Finanzkontrolle wieder ab. Juni 1879: England und Frankreich setzen Ismail Pascha ab und ernennen Tewfik zum Khediven; Wiederherstellung der Finanzkontrolle. Januar 1881: Entstehung einer nationalägyptischen Freiheitsbewegung unter Arabi Pascha

Dieser geschickte Intrigant war in den 80er Jahren britischer Botschafter in Ägypten, wo er die Interessen seines Landes skrupellos vertrat und damit rasch Karriere machte. In einem entscheidenden Augenblick äußerte er heuchlerisch: „Alle meine Instinkte sind auf seiten der ägyptischen Nationalpartei. Vor allem liebe ich das Land..."

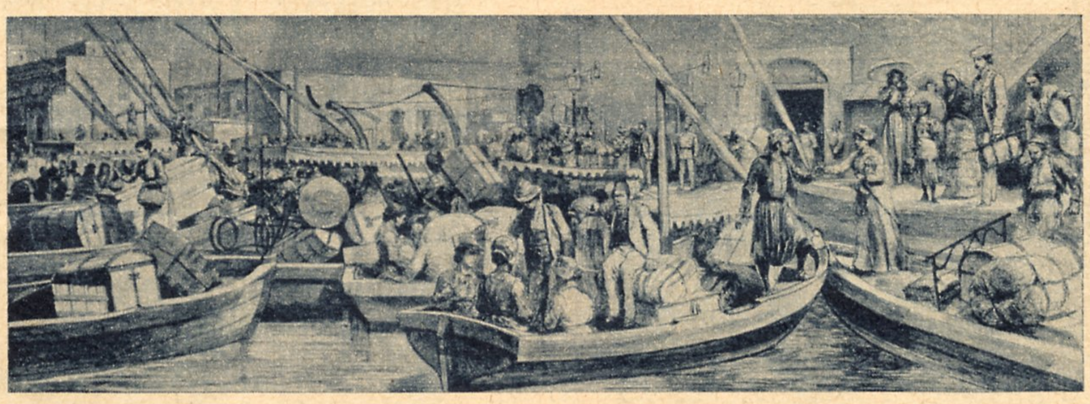
Lord und Lady Dufferin lassen bitten . . .

Sommer 1881: In den Salons der britischen Sommerbotschaft in Therapia bei Konstantinopel glänzten Sheraton und frischer Möbelkattun. Die Lüster in der Galerie klirrten, wenn die Kinder durch die oberen Korridore tobten. Die hölzernen Fensterläden klebten und rochen nach frischer Farbe, und durch ihre Spalten warfen die ruhelosen Wasser des Bosporus Muster auf die Zimmerdecken. Es wurde unter den Magnolien diniert; die Kerzenflammen zuckten leicht in ihren Glaskugeln. Nach dem Diner kamen die jungen Leute der Botschaft aus ihrem Haus am Kai; unter den roten Lampenschirmen gab es Gesellschaftsspiele oder Proben für die Amateurvorstellungen, durch die Lady Dufferin (die Gattin des neuen britischen Botschafters in der Türkei) die Finanzen der lokalen Wohltätigkeitsvereine verbesserte. Die gedruckten Programmzettel kündigten in den Hauptrollen Lady Dufferin selbst und Mr. Arthur Nicolson, den jüngsten, aber befähigtsten Botschaftssekretär, an. Es gab auch lebende Bilder und Picknicks, Wohltätigkeitsfeste, Kahnfahrten im Mondschein auf dem Bosporus.

Schon Ende August übersiedelte man bereits aus Therapia in den großen italienischen Palast, der durch kümmerliche Zypressen auf Stambul blickt. Hier war das gesellige Leben noch lebhafter und intimer als in Therapia. Es wurde von den Sekretären erwartet, daß sie jeden Abend ihrer Botschafterin einen Besuch machten, und die Theateraufführungen wurden immer häufiger und großartiger. Lord Dufferin wohnte diesen Vorstellungen bei, applaudierte gelassen, mit zwei Fingern der rechten gegen die Fläche der linken Hand klopfend, ein langsames, unvergeßliches Lächeln auf dem südländisch wirkenden Gesicht . . .

Der Startschuß fällt

Herbst 1881: Der britische Botschafter allein wußte ja auch, warum man sehr zur Verwunderung des Personals in diesem Jahr so früh das Winterquartier bezogen hatte: Es war gut, jetzt dem Jildispalast des Sultans möglichst nahe zu sein. Deshalb galt es um so mehr Sorglosigkeit vorzutäuschen, denn ein ernstes politisches Ereignis überschattete bereits Konstantinopel, dessen Auswirkungen eine europäische Umgruppierung zur Folge haben mußten. Die diplomatische Karriere des Lord Dufferin war an einem Wendepunkt angelangt, der zu Glanz und Ruhm führen konnte. Es galt, die lang erhoffte Chance zu nützen. Am 9. September war mit der Vertreibung des Khediven Tewfik und der Errichtung einer Militärdiktatur Arabi Paschas über Ägypten der Startschuß für das Foreign Office in London gefallen. Der neue Weg Großbritanniens nach Indien war gefährdet! Es genügte nicht, daß man den Suezkanal infolge des Besitzes der Aktienmajorität der Kanalgesellschaft kontrollieren konnte, England mußte die völlige Herrschaft über das Land zu beiden Seiten des Nils erlangen. Waren nicht die Gläubiger der mit britisch-französischem Kapital sanierten Finanzen Ägyptens, d. h. die großen Bankhäuser in London und Paris sowie die bis in die Regierungskreise dieser plutokratischen Länder reichenden Inhaber ägyptischer Schuldscheine und Obligationen, auf das höchste beunruhigt über die alarmierenden Vorgänge in Kairo? Diese kapitalistischen Sorgen wurden nun von der britischen Diplomatie zum Vorwand einer für das Empire entscheidenden Aktion genommen. Der Hebel mußte in Konstantinopel angesetzt werden. Dort saß ja der Sultan, der als Souverän des Ottomanischen Reiches an der Wiederherstellung der Autorität seines Untertanen, des Khediven von Ägypten, formell interessiert werden mußte. Dagegen würde Frankreich, auf dem Sprunge nach Tunis, keine Lust danach verspüren, türkische Truppen wieder in Nordafrika auftauchen zu sehen. So drängte Paris daher auch in London auf eine gemeinsame militärische Intervention. Bismarck, der Frankreichs Aufmerksamkeit von der „blauen Linie der Vogesen", also von Elsaß und Lothringen, ablenken wollte und gleichzeitig wachsende Spannungsmöglichkeiten im französisch-englischen Verhältnis richtig voraussah, hatte deshalb den französischen Ministerpräsidenten Gambetta zu diesem Schritt geradezu ermutigt. Der türkische Sultan Abdul Hamid schwankte jedoch zwischen dem Wunsch, seine direkte Autorität in Ägypten wieder durchzusetzen, und der abergläubischen Furcht, Arabi Pascha, dem immer größere Massen des ägyptischen Volkes zuströmten und der das Land von den fremden Fronvögten zu säubern versprach, könnte der erwartete Messias des Islams sein. Italien verhielt sich neutral, weil es sich damals mehr für Tripolis interessierte, und Rußland war froh, daß sich Englands Interessen im Orient immer stärker von den Dardanellen zum Suezkanal hin verlagerten.



Im Sommer 1882, als viele Briten der ägyptischen Volkswut zum Opfer gefallen waren, entfesselte die englische Propaganda eine derart wilde Panikstimmung, daß eine überstürzte Flucht aller Europäer aus Ägypten einsetzte

Aufn. Historia-Photo (2), Hist. Bilderdienst (2)

Mit diesem diplomatischen Vorgeplänkel verging der Herbst und waren die ersten Winterwochen ausgefüllt. Lord Dufferin saß in Konstantinopel auf der Lauer; denn man hielt in London die Zeit zum Handeln für noch nicht reif genug . . .

Überraschender Kurswechsel in Paris

Winter und Frühjahr 1882: Die Unentschlossenheit des Sultans war aber den Engländern doch allmählich auf die Nerven gefallen. Am 8. Januar 1882 wurde daher in Kairo eine britisch-französische Note mit der Erklärung überreicht, beide Regierungen seien „entschlossen, durch gemeinsames Vorgehen alle Ursachen von auswärtigen oder inneren Komplikationen, die die in Ägypten bestehende Ordnung stören könnten, zu verhüten". Jedoch, schon damals hatten sich die Engländer im zähen Fanatismus der ägyptischen Nationalisten getäuscht! Diese „franco-britische Kooperation" löste in allen Teilen der ägyptischen Bevölkerung eine derart heftige Reaktion aus, daß an eine friedliche Lösung kaum mehr zu denken war. In dieser prekären Situation vollzog sich auf einer anderen politischen Bühne ein unerwarteter Szenenwechsel, der die Abhängung des lästigen französischen Konkurrenten schneller ermöglichte, als es London sonst hätte erhoffen können: Am 31. Januar trat Gambetta, der Verfechter der gemeinsamen Intervention in Ägypten, als Ministerpräsident zurück. Sein Nachfolger de Freycinet teilte die Meinung von Clemenceau, daß für Frankreich die Vogesen näher lägen als die Pyramiden. Ferner glaubte er an die wiederholten heuchlerischen Versicherungen, daß die britische Regierung eine „friedliche Lösung der ägyptischen Frage wünsche und nicht geneigt sei, allein zu handeln". In Konstantinopel tagte inzwischen unter dem damals in Mode befindlichen Schlagwort vom „europäischen Konzert" eine Botschafterkonferenz aller dort vertretenen Mächte, die sich schließlich nach vielen ergebnislosen Sitzungen dem Vorschlag Lord Dufferins anschloß, den Sultan aufzufordern, daß die Türken selbst Truppen unter „europäischer Kontrolle"

Arabi Pascha, der Gegenspieler Lord Dufferins, errichtete, um den Gelüsten Großbritanniens zuvorzukommen, am 9. September 1881 die Militärdiktatur über Ägypten. Damit war der Startschuß für das Foreign Office gefallen. Der Suezkanal, der neue Weg Großbritanniens nach Indien, war gefährdet . . . Arabi Pascha fiel später in britische Gewalt. Unser Bild zeigt ihn auf dem Wege von seinem Gefängnis zum englischen Militärgericht im Dezember 1882

nach Ägypten entsenden sollten. Eine anglo-französische Flottendemonstration vor Alexandria sollte die Türken wie auch die Ägypter selbst zu irgendeiner Reaktion herausfordern. London wartete geradezu auf eine Handhabe zum Losschlagen. Aber noch geschah nichts, was England eine Chance zur alleinigen Aktion hätte bieten können ...

Sprung ins ägyptische Vorfeld

Sommer 1882: Da erklärte am 1. Juni der neue französische Ministerpräsident in der Pariser Kammer zur allgemeinen Überraschung: Frankreich würde sich unter keinen Umständen auf eine militärische Intervention in der ägyptischen Frage einlassen. Die französischen Kriegsschiffe wurden sogar von Alexandria zurückbeordert. Ein Entrüstungssturm der Regierungsopposition zwang darauf de Freycinet zu einem Kompromiß: Er schlug eine Intervention in der Kanalzone von Suez vor. Die französische Kammer stimmte aber auch hiergegen mit einem überwältigenden Nein. Auch dies ist ein eklatanter Beweis für den Widersinn des liberalistisch-parlamentarischen Systems! Großbritannien wurde ja dadurch geradezu „in die Lage versetzt, in Ägypten allein intervenieren zu müssen", wie die verschlagene britische Diplomatie dieses unverhoffte Geschenk zu bagatellisieren versuchte. Lord Dufferins Stunde war gekommen! Dieser geschickte Diplomat äußerte in diesem entscheidenden Augenblick heuchlerisch: „Alle meine Instinkte sind auf seiten der ägyptischen Nationalpartei. Vor allem liebe ich das Land." Und unter diesem wehmutsvollen Motto einigte sich dann die Botschafterkonferenz in Konstantinopel auf eine gemeinsame Note an den Sultan,

Abdul Hamid schwankte als Souverän des Ottomanischen Reiches zwischen dem Wunsch, seine Autorität in Ägypten wieder durchzusetzen, und der abergläubischen Furcht, Arabi Pascha, der das Land von den fremden Fronvögten zu säubern versprach, könnte der erwartete Messias des Islams sein

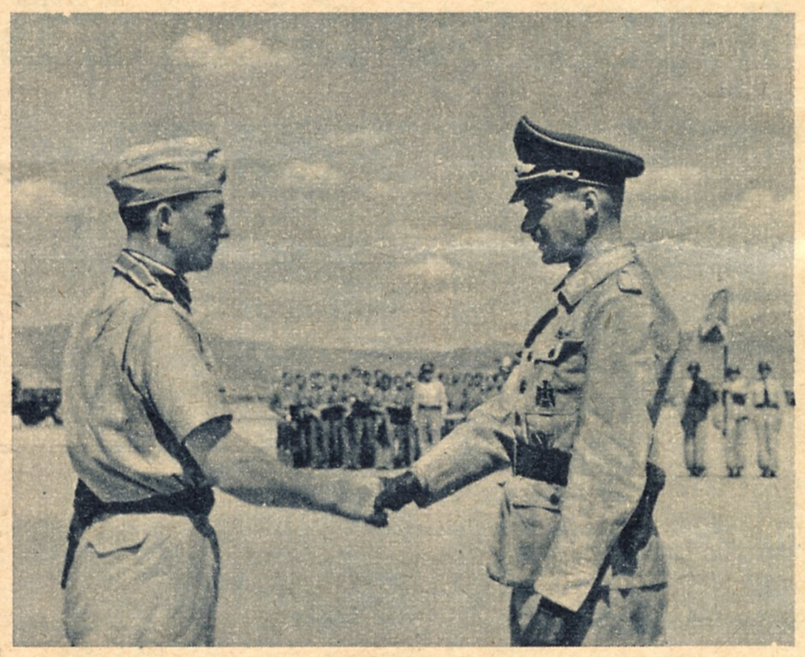
in der Abdul Hamid aufgefordert wurde, türkische Truppen nach Ägypten zu schicken, allerdings unter strenger Begrenzung der Dauer und des Zieles dieser Expedition. Diese diplomatische Aktion hatte nur einen erheblichen „Schönheitsfehler: Vier Tage vorher nämlich, am 11. Juli, waren bereits, was Lord Dufferin wohlweislich verschwiegen hatte, die Forts von Alexandria von der britischen Flotte bombardiert worden, worauf als Vergeltung viele Europäer, vor allem natürlich Engländer, der ägyptischen Volkswut zum Opfer gefallen waren. Der Zweck war damit aber erreicht worden: England konnte endlich offen die Führung in der Lösung des ägyptischen Problems in die Hand nehmen! Britische Expeditionstruppen unter dem Befehl von Sir Garnet Wolseley wurden schleunigst in Alexandria gelandet. Die englische Propaganda entfesselte eine derart wilde Panikstimmung, daß eine überstürzte Flucht aller Europäer aus Ägypten einsetzte. Die englische Regierung forderte pro forma Frankreich und sogar Italien zum gemeinsamen Vorgehen auf, was diese Mächte, wie man in London richtig einkalkuliert hatte, jedoch ablehnten. Der Sprung des britischen Löwen ins Vorfeld von Ägypten war geglückt!

Aber noch galt es, den Sultan zu überlisten und die nun ins Rollen gekommene Aktion unter einer möglichst harmonischen Begleitmusik des „europäischen Konzerts" abrollen zu lassen. Der britische Außenminister Lord Granville forderte daher, der Sultan solle eine Proklamation erlassen, in der er Arabi Pascha und dessen ganzes Verhalten verwerfe, ferner solle eine Militärkonvention abgeschlossen werden, in der das

Fortsetzung auf Seite 582

Oberfeldwebel **Schlund,** Bordfunker bei einer Kampffliegergruppe, der bisher 200 Einsätze flog und u. a. 13 Jagdangriffe erfolgreich abwehrte, erhielt als erster Bordfunker der deutschen Luftwaffe das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz. Wenn das kein Grund ist, weitab von der Heimat einen kleinen Festtag mit Paradeschritt und schmetternder Musik zu begehen! Da marschiert zunächst ein Ehrenzug auf ...

Sein grosser Tag



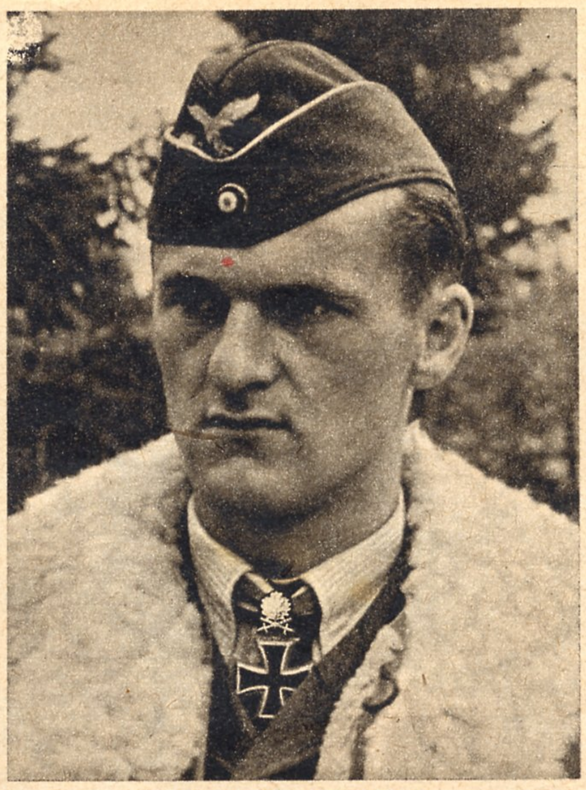
... dann gibt es einen festen Händedruck durch den Geschwaderkommodore. Die Mannschaft steht in Reih und Glied, die südliche Sonne lacht vom blauen Himmel ...

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Dr. Petertil

... eine leichte Brise weht über dem Feldflugplatz und bläht die goldbestickte schwere Gruppenfahne, die dem Ehrenzug vorangetragen wird

Zum Schluß schreitet der Geschwaderkommodore mit dem Ritterkreuzträger unter den Paradeklängen des Musikzugs die Front der angetretenen Kampffliegergruppe und Ehrenzüge ab. Damit ist zwar der „offizielle Teil" beendet, aber man kann wohl annehmen, daß auch der „inoffizielle" entsprechend gefeiert worden ist

HAUPTMANN HAHN



MAJOR LÜTZOW

Aufnahmen Scherl-OKW (15), Kriegsberichter Hug-Scherl (1) Jütte-Scherl (1)

LEUTNANT SIEGFRIED SCHNELL

Oberleutnant DÖRFFEL

Oberleutn. DÖRNBRACK

Oberleutnant DRUSCHEL

Oberleutnant GRASSER

Oberleutnant LENT

Oberleutnant SCHAIRER

Oberltn. Karl-Heinz SCHNELL

Oberleutnant STEINHOFF

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat dem Kommodore eines Jagdgeschwaders, Major Lützow, aus Anlaß seines 89. Luftsieges als viertem Offizier der deutschen Wehrmacht das EICHENLAUB MIT SCHWERTERN ZUM RITTERKREUZ des Eisernen Kreuzes verliehen. Das EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ des Eisernen Kreuzes erhielten Hauptmann Hahn, Kommandeur einer Jagdgruppe, anläßlich seines 42. Luftsieges, und Leutnant Siegfried Schnell anläßlich seines 40. Luftsieges

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Oberstleutnant WEITKUS

Oberstabsarzt Dr. NEUMANN

Hauptmann BLASIG

Hauptmann BRADEL

Hauptmann BRUCK

Oberleutnant BEYER

Oberstleutnant Weitkus, Kommodore eines Kampfgeschwaders, hat in zahlreichen Feindflügen gegen England und im Ostfeldzug an der Spitze seines Geschwaders hervorragende Waffentaten vollbracht und in kühn durchgeführten Einzelangriffen gegen die feindliche Handelsschiffahrt große Erfolge erzielt. — Oberstabsarzt Dr. Neumann ist als Regimentsarzt mit seinem Kommandeur beim Flugplatz Maleme (Kreta) abgesprungen. Als hervorragender Kämpfer hat er seine Aufgabe als Regimentsarzt in tapferem Einsatz erfüllt und wiederholt Schwerverwundete in vorderster Linie verbunden und geborgen. — Hauptmann Blasig, Gruppenkommandeur in einem Sturzkampfgeschwader, konnte seine Gruppe zu bedeutsamen Erfolgen führen. Durch seine umsichtige Führung und persönliche Tapferkeit trägt er das Hauptverdienst an der Einnahme der Festung Salla im finnischen Kampfraum. — Hauptmann Bradel, Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader, hat u. a. in der Panzerschlacht bei Grodno einen bedrohlichen feindlichen Angriff von nahezu 500 Panzern unter vollstem Einsatz seiner Person und seiner Staffel durch kühne Tiefangriffe zum Scheitern gebracht. — Hauptmann Bruck, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, hat seinen Verband in über 60 Feindeinsätzen auf allen Kriegsschauplätzen im Brennpunkt der Schlachten an den Feind geführt. Durch seine ungewöhnliche Tatkraft ist er der verschworene Führer seines Verbandes, der seine Besatzungen immer wieder zu bedeutsamen Erfolgen mitreißt. — Oberleutnant Beyer, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, hat 32 Luftsiege errungen und in kühn durchgeführten Tiefangriffen 10 Feindflugzeuge am Boden vernichtet. — Oberleutnant Dörffel, Staffelkapitän in einem Schlachtgeschwader, hat im Ostfeldzug beispielhaften Angriffsgeist an den Tag gelegt. Vor allem griff er bei Witebsk entscheidend in den Erdkampf ein und meisterte wiederholt schwierige Lagen der Erdtruppen durch rücksichtslosen Einsatz. — Oberleutnant Dörnbrack, Staffelkapitän in einem Schlachtgeschwader, hat sich besonders in der Schlacht bei Bialystok durch hervorragende Tapferkeit ausgezeichnet. In stärkster Abwehr vernichtete er mit seinen Männern in rollenden Angriffen die Spitzen des zurückflutenden Feindes und trug durch die dabei hervorgerufene Panik und Stauung des Rückzuges zur restlosen Umklammerung und Vernichtung des Gegners in entscheidendem Maße bei. — Oberleutnant Druschel, Staffelkapitän in einem Schlachtgeschwader, bewies auch im Osten seine Todesverachtung und seinen beispiellosen Mut. So wurde u. a. durch seine Staffel südlich Grodno ein aus der Flanke angesetzter feindlicher Panzerangriff im Keime erstickt. — Oberleutnant Grasser, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, vermochte bisher 25 Luftsiege zu erringen. Bei kühn durchgeführten Tiefangriffen fügte er im Ostfeldzug dem Feinde schweren Schaden zu. — Oberleutnant Lent, Staffelkapitän in einem Nachtgeschwader, hat 7 Flugzeuge bei Tage und 13 bei Nacht abgeschossen. — Oberleutnant Schairer, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, gehört mit über 150 Feindflügen zu den erfolgreichsten Staffelkapitänen der Stukawaffe. Im Ostfeldzug trug er in hohem Maße zur Vernichtung des Gegners bei. — Oberleutnant Karl-Heinz Schnell, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader (er wurde im Heft 20 versehentlich als Eichenlaubträger genannt), hat in zahlreichen Luftkämpfen 29 Feindflugzeuge abgeschossen und in erfolgreichen Tiefangriffen seine rücksichtslose Einsatzbereitschaft bewiesen. — Oberleutnant Steinhoff, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, hat 26 Feindflugzeuge abgeschossen. Im Kampf gegen England ist sein Einsatz in über 60 Begleitschutzflügen besonders bemerkenswert.

Meister am Himmel

Kunstflug, die hohe Schule des Fliegens

Von **GERHARD MEYER**

Die beiden Männer, in deren Persönlichkeit die glänzendsten Epochen des deutschen Kunstflugs beschlossen sind, Udet und Fieseler, sind aus der Jagdfliegerei hervorgegangen. Es scheinen sich darin Zusammenhänge anzudeuten, die den Kunstflug, die schönste Blüte des friedensmäßigen Fliegens, mitten in Ernst und Tragik des Krieges hineinstellen. Und tatsächlich. Kunstflug ist keine Akrobatik, kein Haschen nach leeren Effekten, sondern höchste Kultur des Fliegens, die wie jede letzte künstlerische Vertiefung und Verfeinerung eins voraussetzt, die vollkommene Beherrschung des Werkzeugs, also des Flugzeugs. Und darin decken sich Kunstflug und Jagdflug. Auch der Jagdflieger muß seine tausend Pferde, die ihn brausend durch die Lüfte ziehen, mit unbedingter Sicherheit beherrschen.

Als der Franzose Pégoud, ein berühmter und wagemutiger Einflieger aus der Schule Blériots, vor dem Weltkriege die ersten kurzen Rückenflüge und den ersten Überschlag ausführte, staunte die Welt über die Fähigkeiten des Flugzeugs. Es war Sensation, es war der Gipfelpunkt der Akrobatik, wie ja das Fliegen damals überhaupt mehr in die Reihe halsbrecherischer Zirkuskunststücke als in die Folge der ernsten und schönen Taten des menschlichen Fortschritts gehörte. Kaum zehn Jahre später wurden wieder Kunstflüge gezeigt. Über deutschem Boden stieg Udet auf und flocht aus Rollen und Überschlägen eine brausende Kurvenbahn in den Himmel. Noch immer war der Kunstflug Sensation. Aber er verriet nun nicht mehr den Wagemut eines Einzelnen, sondern er zeigte, welche Vollkommenheit das Fliegen erreicht hatte. Freilich war es der Einzelne, der große Flieger, der die hoch entfalteten Möglichkeiten des Flugzeugs ausschöpfte.

Inzwischen war der Kanonendonner des Weltkriegs über die Erde gebraust, jenes gewaltigen Ringens, in dem das Flugzeug vom unbeholfenen, gebrechlichen Drachen zur raum- und zeitbeherrschenden Waffe geworden war. Dem Kunstflug hatte das Kämpfen, Siegen und Sterben der Frontflieger nichts Neues gebracht. Einmal nur, so erzählt Generaloberst Udet, ist er durch eine Kunstflugfigur Sieger im Luftkampf geworden. Er saß einem Amerikaner im Nacken, der, um den Garben des Deutschen zu entkommen, in kaum hundert Meter Höhe zum Looping ansetzte. Der schwere Focker Udets folgte ihm unmittelbar, und im Scheitelpunkt des Überschlags merkte Udet, als er unter dem Gegner durchsauste, einen leichten Stoß. Er fing seinen Doppeldecker ab, und als er wieder nach unten sah, kroch der Amerikaner gerade aus den Trümmern seines Apparats heraus. Der starke Focker hatte mit den Rädern den oberen Tragflügel des Feindes gestreift und damit den Gegner zum Absturz gebracht. — Doch das war eine Ausnahme. Nicht das Fliegen, sondern das Abschießen ist die Aufgabe des Jagdfliegers. Und das erreichte er ohne Loopings. So ging eine einzige und zwar eine der einfachsten Kunstflugfiguren aus dem Luftkampf hervor, die Immelmann-Kehre. Immelmann, der Adler von Lille, pflegte seinen Focker hochzuziehen, ihn dann bei der geringen Geschwindigkeit schnell seitlich über einen Flügel zu wenden und aus dem darauffolgenden Sturzflug wieder aufzurichten. Er hatte damit die schnellste Kehrtwendung vollbracht, die überhaupt möglich war, so daß er dann häufig dem Feinde unvermutet im Nacken saß. Die Rolle, jene andere grundlegende Kunstflugfigur, bei der das Flugzeug mit waagerecht liegendem Rumpf durch den Raum saust, sich dabei aber wie ein Geschoß um die Längsachse dreht, war ebenfalls bereits vor dem Weltkriege geflogen worden.

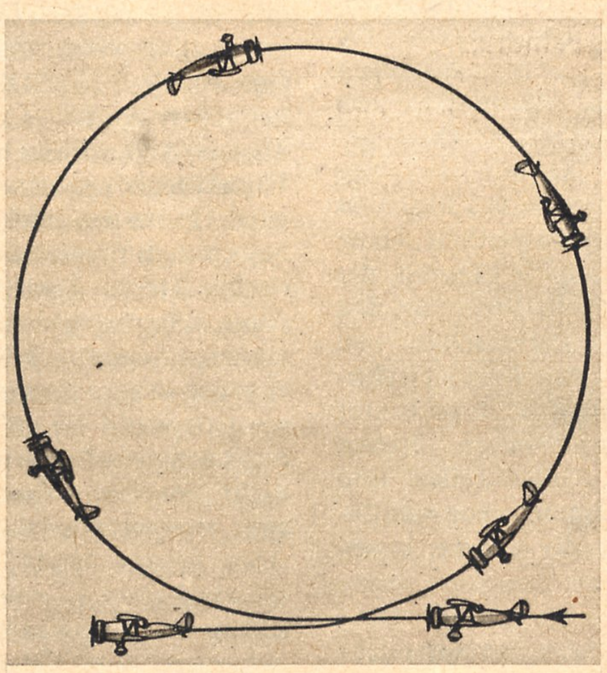
So waren es drei Kunstflugfiguren, der Überschlag, die Rolle und die Immelmann-Kehre, aus denen die Flieger der Nachkriegszeit ihre Kunstflüge aufbauen mußten. Allerdings gab es noch ein Kunststück, das die Massen staunen und verstummen ließ, das Trudeln. Das Flugzeug kippt seitlich ab und spult, sich ständig drehend, in enger Spirale senkrecht in die Tiefe. Es stürzt ab. Aber im letzten Augenblick hört die Drehung auf. Es jagt senkrecht, im Sturzflug, dem Boden zu, fängt sich aber rechtzeitig, während der Motorengesang kraftvoll wieder einsetzt, und donnert in kühner Schleife zum Greifen nahe an den Tribünen vorbei.

Dieses Trudeln aber spielte bei Kunstflugwettbewerben in Deutschland und dann auch im Ausland keine oder nur eine sehr untergeordnete Rolle, weil die Trudeleigenschaften eines Flugzeugs festliegen. Der Pilot kann das Trudeln, das wie ein steuerloser Absturz aussieht, zwar durch bestimmte Ruderausschläge beginnen oder beenden, aber er kann die Trudelbewegung selbst nicht oder nur sehr wenig beeinflussen. Durch Trudeln hat die Luftfahrt viele gute und erfahrene Flieger, vor allen Dingen Einflieger verloren. Auch heute noch ist der Flugwissenschaftler in seinen Aussagen über diesen heimtückischen Flugzustand sehr zurückhaltend. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich übrigens, daß auch die Rolle, wie sie damals bekannt war, nichts anderes als ein Trudeln, allerdings in waagerechter Richtung, ist. Mehrere solcher „gerissener" Rollen hintereinander ergeben die gleiche, allerdings waagerecht liegende Korkenzieherspirale wie das Trudeln. Die Zusammenhänge sind eigentümlich genug. Das Trudeln oder richtiger das Abkippen über den Flügel beginnt, wenn die Luftströmung, die rauschend über den Flügel zieht, plötzlich nicht mehr am Flügel anliegt, sondern sich an der Flügeloberseite in Wirbel auflöst und abflattert. Der Auftrieb verschwindet, und das Flugzeug muß abstürzen. So zieht der Flieger, wenn er eine „gerissene Rolle" fliegen will, das Flugzeug etwas hoch. Er richtet es auf, bis es jene Lage erreicht hat, in der die Luftströmung fast abreißt. Wenn dann die Querruder, also die Steuerflächen an den Flügelenden, ausgeschlagen werden, dann reißt die Strömung tatsächlich ab, genau wie beim Trudeln. Da das Flugzeug aber durch den sehr harten und plötzlichen Ruderausschlag einen kräftigen, drehenden Schwung erhalten hat, muß es sich wie ein Geschoß waagerecht fliegend drehen.

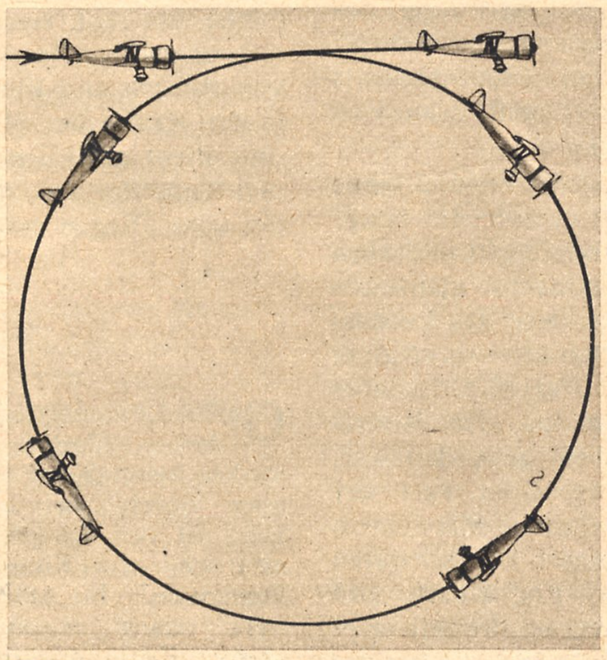
Drei Kunstflugfiguren, aber was machten die Flieger in jener bitteren Zeit der deutschen Luftfahrt aus ihnen! Allen voran Ernst Udet, dessen Namen aus den Heeresberichten des großen Krieges noch jedem Kinde bekannt war. Wenn er flog, strömten die Massen zu Tausenden auf die Flugfelder. Was der Kampf und was die langjährige Erfahrung diesen Meisterflieger gelehrt hatte, sammelte sich in seinen Schauflügen zum großartigen Erleben des Fliegens. Er paarte Rollen, Überschläge und Steilkurven zu einer Kette atemberaubender Schwünge und Stürze. Er stieg mit donnerndem Motor steil in den Himmel und schwang sich beinahe lautlos, nur vom Rauschen des Fahrtwindes umtost, in einem ganzen Strauß von Loopings, mit stehender Luftschraube geflogen, wieder in die Tiefe. Er fegte flach über die Erde, raffte mit der Flügelspitze ein Taschentuch auf, jagte im nächsten Augenblick im Rückenflug über das Feld und lag wenige Sekunden später schon wieder in der Steilkurve über den Landebahnen. Das war Fliegen, wie es die Menschheit sich erträumt hatte. Flügel sind dem Menschen verliehen, die ihn dem Vogel gleich in den Wind steigen und sein übermütiges Spiel mit den Elementen treiben lassen. Konnten solche Flüge übertroffen, konnten dem Kunstflug nun noch neue Wege erschlossen werden?

Es gibt eine Kunstflugfigur, die man sich wohl vorstellen konnte, die sich aber — so glaubte man — sicher nie fliegen ließe, der Überschlag nach vorn. Beim gewöhnlichen Überschlag hebt das Flugzeug die Nase und steigt im Kreisbogen steil himmelan, bis es für einen Augenblick auf dem Rücken liegt und dann wieder, im ebenso weit geschwungenen Bogen abwärts

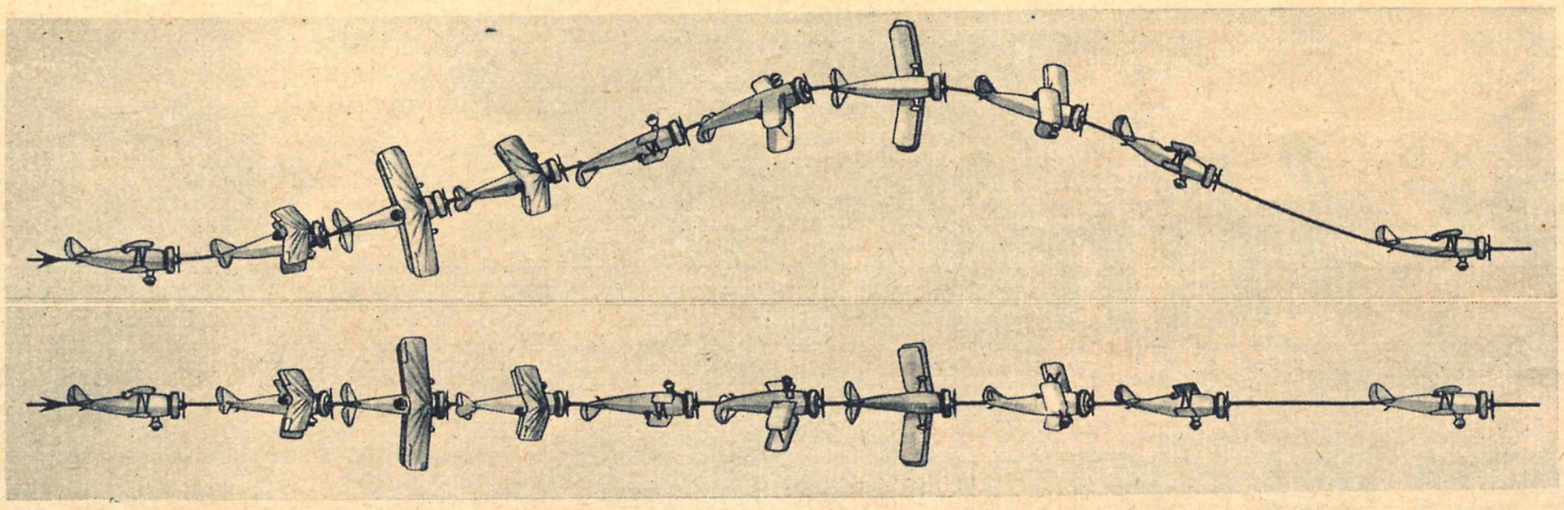
In langen Rauchfahnen zeichnen sich die Schwünge und Stürze des Kunstflugs am Himmel ab. Der Kunstflug im Verband ist eine der schönsten, aber auch gefährlichsten Übungen. Namentlich die italienischen Jagdflieger entwickelten ihn vor dem Kriege zu hoher Blüte



Die älteste Kunstflugfigur ist der gewöhnliche Überschlag, manchmal auch als Looping bezeichnet. Das Flugzeug fliegt dabei einen aufrecht stehenden Kreis nach oben

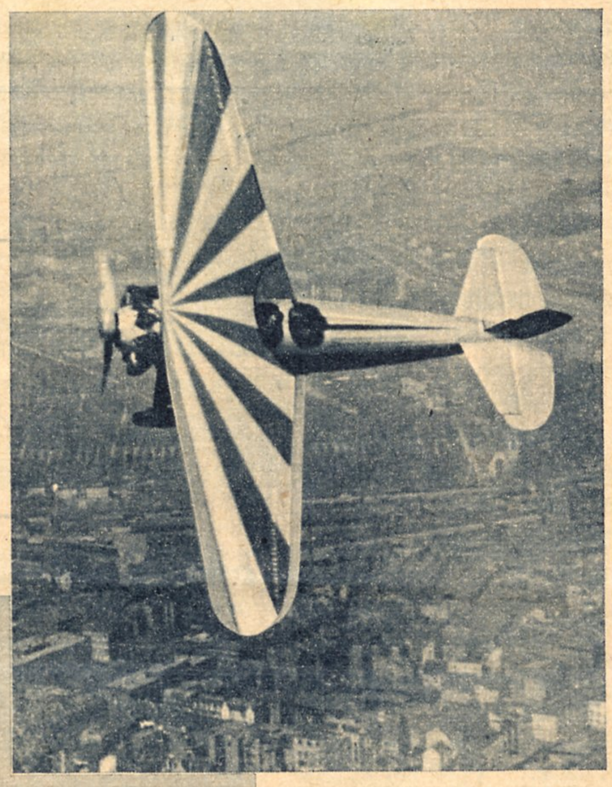


Beim Überschlag nach vorn stürzt sich das Flugzeug kopfüber in die Tiefe, wird dann aber in eine ähnliche, allerdings nach unten hängende Kreisbahn gezwungen wie beim gewöhnlichen Überschlag. Diese Figur galt lange als unmöglich und wurde zum erstenmal von Gerhard Fieseler geflogen



Bei der Rolle dreht sich das Flugzeug um seine Längsachse. Bei der gerissenen Rolle (oben) wird es durch einen plötzlichen Ausschlag der Querruder zur Drehung gezwungen und bewegt sich dabei in einer Art Welle vorwärts. Der Steuerausschlag wird während der ganzen Drehung nicht mehr geändert. Die gesteuerte Rolle (unten) dagegen wird in jeder einzelnen Phase durch eine ständig wechselnde Kombination verschiedener Ruderausschläge gesteuert

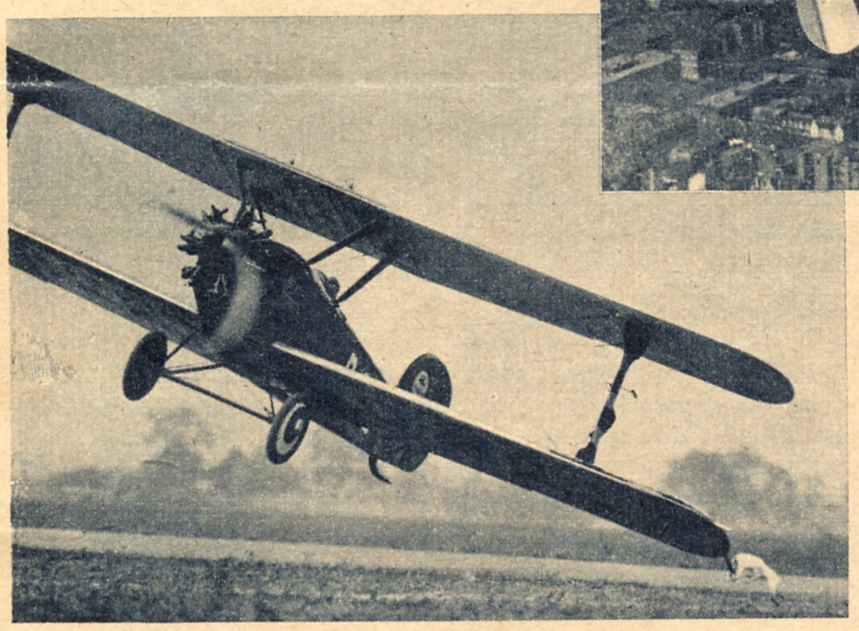
rauschend, den Kreis schließt. Beim Überschlag nach vorn aber senkt es die Nase, stürzt im Bogen, als rolle es auf der Außenfläche einer unsichtbaren Kugel abwärts in die Tiefe, schmiegt sich weiter an die Kugelbahn, so daß es bald in rasender Fahrt auf dem Rücken liegt, um dann wieder die Kugelfläche hinanzuklimmen. Bis zum 23. Juli 1927 galt der Überschlag nach vorn als unmöglich. An diesem Tage aber wurde er von einem bis dahin ganz unbekannten Deutschen, dem erfolgreichen alten Jagdflieger Gerhard Fieseler, der kaum ein Jahr zuvor wieder in den Führersitz gestiegen war, erstmalig öffentlich geflogen. Bereits im Herbst 1926



Fieseler fliegt eine gesteuerte Rolle, eine Flugfigur, die von ihm zum erstenmal vorgeführt wurde. Ohne einen Zentimeter an Höhe zu verlieren, dreht er das Flugzeug, waagerecht weiterfliegend, wie eine Spindel um die Längsachse

Aufnahmen Scherl-Bilderdienst (2), Waldmann(1), v. Perckhammer-Scherl (1), Fieseler Werkbild (1), Zeichnungen Rud. Wenzlow (4)

Unteres Bild: Ein Glanzstück Ernst Udets. Dicht über dem Boden legte der Altmeister des deutschen Kunstflugs den „Flamingo" in die Kurve und hob dabei mit einem Bügel am Flügelende ein Taschentuch vom Boden auf



war ihm diese zunächst gefährliche Flugfigur nach langen und vorsichtigen Versuchen zum erstenmal gelungen. Die Welt der Flieger hielt den Atem an. Fieseler wurde bei den Meisterschaftskämpfen in Zürich, die er als einziger Deutscher gegen eine Garde bester Flieger und Flugzeuge der Siegerstaaten bestritt, Zweiter. Den ersten Platz konnte eine Jury aus Franzosen und Engländern damals einem Deutschen nicht einräumen.

Fieseler überraschte in Zürich die Welt gleich mit zwei Sensationen, dem Überschlag nach vorn und der gesteuerten Rolle. In unglaublich feinfühliger Verbindung von Querruder, Seitenruder und Höhenruder, deren Wirkung bei der schnellen Drehbewegung der Rolle dauernd wechselt, gelang es ihm, die Rolle so zu steuern, daß er auch nicht einen Zentimeter Höhe verlor. Das machte ihm damals keiner nach.

Mit dem Tag von Zürich erlebte der Kunstflug seine Neugeburt. In kaum Jahresfrist stand Gerhard Fieseler in der ersten Reihe der Kunstflieger, und sieben Jahre später, im Jahre 1934, erlebte er mit dem Sieg in den Weltmeisterschaften von Vincennes, den er gegen die berühmtesten Flieger der ganzen Welt, namentlich gegen die glänzenden englischen und französischen Piloten, erfocht, den größten Triumph seiner fliegerischen Laufbahn.

Nicht die zahlreichen Kunstflugfiguren, die Fieseler schuf — fast alle Figuren des modernen Kunstflugs wurden zum erstenmal von ihm geflogen — machten diesen genialen Flieger zum Erneuerer und zum Ahnherrn des Kunstflugs, wie wir ihn heute kennen. Fieseler bahnte einer ganz neuen Art des Fliegens den Weg, die ursprünglich mit Überraschung und Befremden aufgenommen wurde, bis sie als das erkannt wurde, was sie wirklich ist, die Umwandlung des Fliegens in eine Kunst, die nicht allein sportlichen, sondern ebenso strengen ästhetischen Gesetzen unterliegt wie der Eislauf, wie das Turnen. Man hat Fieseler einmal den Mathematiker des Kunstflugs genannt. Denn — und das eben unterschied ihn von allen früheren Kunstfliegern — er flog nicht wie die Laune, wie das Brausen des Windes und das Donnern des Motors es ihm eingab, sondern an seinem Instrumentenbrett angebracht hatte er einen Notizzettel vor sich, auf dem jede Figur mit genauer Zeitangabe in sorgfältig geplanter Reihenfolge verzeichnet war. Er flog nach der Stoppuhr. Und dennoch war sein Fliegen eine Sache des feinsten Empfindens, sorgfältiger Überlegung und kühnen Wagemuts.

Würde man Ernst Baier und Maxie Herber als die Mathematiker des Eislaufs bezeichnen? Und doch sind auch in ihrer Kür die wiegenden Schwünge des Körpers, die Rhythmen der schnellen Sprünge zu Harmonien von mathematischer Klarheit gebändigt! Genau so flog Fieseler. Das war Fliegen in letzter Vollkommenheit. Ganz ähnlich wie beim Eislauf können auch die Figuren, die von den wendigen Flugzeugen der Kunstflieger an den Himmel gezeichnet werden, zu einer Perlenschnur von Kombinationen gekoppelt werden. Aus dem gewöhnlichen Überschlag und dem Überschlag nach vorn läßt sich die stehende Acht aufbauen, die gesteuerten Rollen können in unaufhörlicher Folge zu Rollenkreisen und Rollenachten verschlungen werden. Immer neue Kombinationen, eine immer schwerer als die andere, lassen sich ersinnen.

Die beiden Altmeister des deutschen Kunstflugs, Udet und Fieseler, sind durch und durch kämpferische Naturen. Sie fochten im Weltkrieg — wenn auch an verschiedenen Fronten — gegen einen gemeinsamen Feind. Udet, das „As der Asse", wurde im Westen nach dem unsterblichen Rittmeister Manfred Freiherr von Richthofen zum erfolgreichsten Jagdflieger des deutschen Heeres, Fieseler, der „Tiger von Mazedonien" verteidigte im Osten einen ganzen Frontabschnitt gegen die Übermacht der Engländer und Franzosen und fegte zwanzig Gegner vom Himmel.

Eine sonderbare Schicksalsfügung wollte es, daß beide Meister des Knüppels ihr Vaterland auch in der Nachkriegszeit am friedlichen Himmel verteidigen und auch hier gegen die bestgerüstete Übermacht glänzende Siege erfechten sollten. Fieseler meldete das Lebensrecht der deutschen Fliegerei in Zürich an. Als einziger deutscher Flieger kam er, flog und siegte. Udet aber stand eines Tages mit seinem Flamingo, dem Kunstflugzeug, das durch ihn weltberühmt geworden war, auf den National Air Races, dem größten Fest der amerikanischen Fliegerei in Cleveland. Mit einem leichten Sportflugzeug hatte er gegen die schweren Militärflugzeuge von Amerikanern, Engländern und Franzosen zu kämpfen. Ein Spatz, so drückte er es später aus, trat gegen Falken an. Das war die gleiche Situation, in der auch Fieseler die Knechtschaft des deutschen Volkes gespürt und sich gegen die Ketten aufgelehnt hatte. Auch Udet siegte! Nicht für sich, nicht für den Flamingo, sondern für sein Vaterland.

„Man braucht nicht besonders gut fliegen zu können, um im Luftkampf zu siegen, aber man muß kämpfen können", hatte Manfred von Richthofen einmal gesagt. Diese Ansicht wird heute nicht mehr unbedingt vertreten. Man neigt vielmehr dazu, den guten Jagdflieger in dem Piloten zu sehen, der kämpfen und fliegen kann. Eine Fähigkeit, das Kämpfen, läßt sich nur vor dem Feinde erweisen, die andere aber, das Fliegen, kann schon im Frieden geprüft werden. Heute steigt daher kein Flieger in den Führersitz eines Jagdflugzeugs, der nicht mit einer Reihe vorgeschriebener Kunstflüge bewiesen hätte, daß er in jeder Lage Herr der Maschine ist, die ihn trägt. Der Kunstflugschein ist heute die Vorbedingung für jede Schulung auf die größeren und schnelleren Flugzeuge, ob sie an den Fronten mit Bombenfrachten gegen den Feind ziehen oder ob sie auf den Hochstraßen des Luftverkehrs Städte und Länder verbinden. Freilich sind es nur die Grundfiguren des Kunstflugs, die jeder Militärflieger beherrschen muß.

Man wird zwar nicht behaupten können, daß der gefeierte Kunstflieger später auch der erfolgreiche Jagdflieger sein wird. Denn das erfolgreiche Jagdfliegen verlangt mehr! Neben dem fliegerischen Können vor allem ein kämpferisches Herz. Darüber hinaus ein gutes und sicheres Auge, scharfes und richtiges Denkvermögen und im geeigneten Augenblick kaltes Blut. Im Luftkampf kommt es nicht so sehr darauf an, wie eine Kurve geflogen wird, sondern wann sie geflogen wird. Die sauberste Kurve, mit höchstem fliegerischem Geschick gesteuert, schützt nicht vor dem Abschuß, wenn sie eine Sekunde zu spät angesetzt wird.

Aber gerade heute, wo die Jagdflugzeuge mit Geschwindigkeiten von mehr als tausend Stundenkilometer aufeinander losrasen und Bruchteile von Sekunden über Leben und Tod entscheiden, darf der Jagdflieger nicht Mensch in einer Maschine, sondern er muß die Seele in einem komplizierten, technischen Organismus werden. Wie der Vogel muß er mit seinen Flügeln verwachsen sein, so daß alle Sinne, jeder Gedanke nur auf zwei Dinge gespannt sind: auf den Gegner und auf das Visier. Diese innige Verschmelzung von Mensch und Flugzeug, dieses triebhafte Einfühlen in die Kräfte der Maschine und der Natur aber lernt und erlebt der Flieger im Kunstflug. Das eben macht den Kunstflug zu einem Pfeiler jener schmalen Brücke, die vom Fliegen zum Siegen führt.

Generaloberst Udet, der erfolgreichste überlebende Jagdflieger des Weltkrieges, führte in den Jahren der deutschen Versklavung den Kunstflug zu neuem Glanz empor. Meisterleistungen waren seine Kunstflüge mit stehender Luftschraube und seine atemberaubende „Bodenakrobatik", also Kunstflüge in Bodennähe, mit denen er bei den National Air Races in Cleveland (USA) gegen die Übermacht bester amerikanischer Flieger und Flugzeuge einen glänzenden Sieg für Deutschland erfocht

Gerhard Fieseler, aus dessen Flugzeugwerken heute der „Fieseler Storch" hervorgeht, ist der Schöpfer zahlreicher neuer Kunstflugfiguren. Im Jahre 1934 errang er mit einem Kürprogramm, das ihm bis heute noch kein Flieger nachgeflogen hat, auf seinem Doppeldecker „Tiger" in Vincennes bei Paris die Weltmeisterschaft im Kunstflug

Eiserner Rhythmus

Tagebuchblätter aus dem Kampf der Luftwaffe im Osten

Von Kriegsberichter **Dr. Kurt Honolka**

II.

Drei Flieger schlagen sich durch

Sonntag, 13. Juli

PK Eine Freudenbotschaft überbrachte heute der TO der Gruppe: Die Vermißten, Feldwebel K. und seine Besatzung, haben sich jetzt, nach drei Tagen, gemeldet! Ein bitterer Tropfen vergällt die freudige Stimmung. Ein Mann fehlt, der Unteroffizier K. Ich habe ihn gut gekannt, den stillen, bescheidenen Jungen, der nur Freunde hatte.

Feldwebel M. erzählt mir von diesem abenteuerlichen Feindflug. Sein Bericht ist die Geschichte einer Besatzung, die über der Sumpf- und Waldwildnis südlich von Petersburg, jenseits der sowjetischen Linien abgeschossen wurde und sich drei Tage lang verwundet, hungernd und erschöpft zu den Deutschen durchschlug. Es ist die Geschichte einer Fliegerkameradschaft, die stärker war als Not und Gefahr.

Die vier Männer, die an einem heißen Sommerabend mit ihrer Ju 88 starteten, um die Eisenbahnlinie zwischen Moskau und Petersburg zu bombardieren, bilden eine alte, eiserne Besatzung unserer Staffel. Drei waren schon in Polen dabei: der blonde, stämmige Feldwebel K. als Pilot, Feldwebel M., der schlanke Brandenburger Bordschütze, und Uffz. S., der Funker. Der vierte fliegt seit den Tagen der Englandflüge als Beobachter mit ihnen und ist aus ihrer Mitte nicht mehr wegzudenken: Uffz. K., der Ostmärker.

90 Feindflüge haben sie gemeinsam hinter sich, fast zwei Jahre unermüdlichen Einsatzes und treuer Pflichterfüllung. Eine Meisterbesatzung, bewährt in vielen Schlachten — sie ließen sich nicht unterkriegen, auch als sie das Schicksal mit harter Hand packte und das Fliegerglück sie zu verlassen schien.

Weit über Feindesland flogen sie, als der Treffer eines Sowjetjägers einen Motor der Maschine in Brand setzte. Soweit das Auge blickt, endlose, sumpfige Wälder; vergebens späht der Beobachter nach einer ebenen Notlandefläche. Es ist gerade noch Zeit, die Bomben im Notwurf loszuwerden. Uffz. K., blitzschnell die Lage erfassend, errechnet den Kurs — „210 Grad müssen wir marschieren, so stoßen wir auf unsere Panzer", sagt er noch seelenruhig, während die Maschine immer tiefer über dem Wald hinwegbraust — dann prasselt sie, so geschickt der Flugzeugführer auch die Fahrt bremst, in die Spitzen der Föhrenwipfel. Krachen und Bersten, die vier Männer schmettert es nach vorn — alles ist Rauch und Flammen. Dreien gelingt es, aus der brennenden Maschine herauszuklettern. Der Beobachter jedoch sitzt regungslos vornüber gefallen. Unter größten Mühen bergen ihn die Kameraden, achten nicht der Flammen, noch der eigenen Wunden. Sie tragen ihn in Sicherheit. „Otto, hast du Schmerzen?" fragt der Feldwebel. Aber der kleine Unteroffizier K. gibt keine Antwort, seine Augen sind gebrochen. „Leb wohl, Kamerad, leb wohl . . ."

Die drei reißen sich los. Es ist keine Zeit zu verlieren. Ganz in der Nähe sind sowjetische Bunker, die Männer haben es kurz vorher aus dem Flugzeug gesehen. Sie müssen eilends im Wald Versteck suchen. Jetzt sehen sie erst, wie sie zugerichtet sind. Blutende, zerschnittene Gesichter, alle drei hinken. Am schlimmsten hat es den Flugzeugführer, Feldwebel K., getroffen; er hat einen schweren Bluterguß im Fuß und kann sich nur mühsam schleppen. Aber sie müssen weiter, sie dürfen nicht in Kriegsgefangenschaft fallen.

Feldwebel M., der Bordschüsze, nimmt seinem Flugzeugführer den Kompaß ab. Sie wissen wenigstens den Kurs, der sie zu den vormarschierenden Deutschen führen kann. Wenn sie gerettet werden, so danken sie es der Kaltblütigkeit und Sorgfalt ihres toten Kameraden. Im fahlen Zwielicht der Nacht, die hier nicht dunkel werden will, erreichen sie eine Lichtung: ein kümmerliches Feld, einige ärmliche Hütten. Kinder weinen in der Einsamkeit. Die Männer werfen sich am Rand der Lichtung erschöpft hin und schlafen ein.

Beim ersten Morgenschein brechen sie auf. Sie humpeln mühsam durch die Wildnis des sumpfigen Waldes, der nicht zu enden scheint; Durst quält sie. Sie tauchen die Taschentücher in einen morastigen Tümpel und schlürfen die trübe Flüssigkeit. An Essen dürfen sie nicht denken, sie haben nichts bei sich als ihre Pistolen. Wieder öffnet sich der Wald zu einer Lichtung. Die drei treten an den Rand — und werfen sich im nächsten Augenblick zur Erde. Eine Gruppe Sowjetarmisten, etwas 12 Mann, marschieren stumm, wenige Meter nur entfernt, vorüber. Verdammt, denkt Feldwebel M., wenn wir nur nicht so kaputt wären . . . Aber sie haben einen Kameraden bei sich, der sich nur unter Aufbietung aller Willenskräfte mitschleppt. Die anderen beiden richten ihr Marschtempo nach ihm, helfen einander, pulvern sich gegenseitig auf. Weiter, nur weiter . . . Auf einer leichten Anhöhe sehen sie Sowjetposten patrouillieren. Der Feind ist ganz in der Nähe. Die zweite Nacht senkt sich mit bleichem Halbdunkel herab. Die Drei verbringen sie zwischen Sträuchern und Hecken an einem Morast. Die schwüle Nacht vibriert von Unruhe und Kriegsgeräusch. In kurzen Abständen hören sie deutsche Kampfflugzeuge über sich hinwegbrausen — ja, es sind die Ju 88, es ist der wohlvertraute Klang. Die ganze Nacht hindurch hören sie die Vögel feindwärts donnern. Ab und zu rattern MG, hallen Karabinerschüsse gedämpft durch die Nacht. Einmal sehen sie den Schatten einer Rata über sich hinwegfliegen, bald darauf hören sie das dumpfe Wumsen der Flakartillerie. „Das sind unsere, die können nicht weit sein!"

. . . Wieder öffnet sich der Wald zu einer Lichtung. Da sehen sie eine Gruppe Sowjets nur wenige Meter von ihnen entfernt vorübermarschieren . . . Zeichnung H. v. Medvey

Schwer ist der Aufbruch am Morgen, mühsam wanken sie voräwrts, mit geschwollenen Gesichtern, wunden Füßen. Feldwebel K., der Pilot, hat rasende Schmerzen im Bein, er kann nicht mehr. „Los, Paul, noch bis zum nächsten Haus, dort bleiben wir!" Sie hinken weiter. Plötzlich — das ist ja eine Telegraphenleitung, eine Eisenbahn! Endlich wenigstens sind sie aus der grünen Wüste heraus — ob noch Feinde, ob die Deutschen schon hier sind?

Als sie eine halbverfallene kleine Hütte entdecken,, vertreibt die Erschöpfung alle Bedenken. Sie treten ein, ein alter zerlumpter Russe hockt in der Stube. Er versteht kein Wort Deutsch. Feldwebel M. und Unteroffizier S. durchsuchen das Haus nach Nahrungsmitteln. Es ist nicht ein Stück Brot da, verwildert der Garten, unsagbar ärmlich und schmutzig die ganze Behausung. Sie sind in der Sowjetunion. Auf dem Hof hören sie von irgendwoher Kinderplärren. Es kommt von jener Holztür her . . . Als auf ihr Pochen endlich geöffnet wird, sehen sie eine Frau und fünf Kinder in einem winzigen dumpfen Raum zusammengepfercht. Zeichensprache bringt die Erklärung: Die ganze Familie ist aus Furcht vor den Bolschewiken in dieses Versteck geflüchtet, sie verstecken sich vor der Sowjetarmee! Jetzt erst, da sie deutsche Uniformen vor sich sehen, verlassen sie aufatmend das Loch, in dem sie seit Tagen hausen.

Weiter, weiter . . ., die Drei schleppen sich die einsame Bahn entlang. Mag kommen, was da wolle, sie sind müde, müde. Plötzlich hören sie nahes Rasseln — „das sind Panzerraupen!" — Feldwebel M. läuft dem Schall nach, so gut ihn seine wunden Füße tragen, quer durch den Wald — und jetzt sehen es seine fiebernden, glücklichen Augen: es sind Deutsche. Deutsche Panzerwagen in endloser Kette! Der Feldwebel eilt auf sie zu — Maschinengewehrläufe drehen sich ihm stumm, drohend entgegen. „Nicht schießen! Es kommen noch zwei Kameraden!" ruft der Feldwebel. — Ein Befehl, die Kolonne hält — Landser steigen von den Wagen, nehmen die drei blutigen, bärtigen, verstaubten Männer in Empfang, die nun, da sie das glückliche Gefühl der Geborgenheit durchrieselt, willenlos zusammenklappen. Gerettet! Vor Baumstämmen hockend und liegend, lassen sie den endlosen Zug vorüberrasseln, nordostwärts, gegen den Feind. Feldgraue winken den Kameraden in der verdreckten, hechtblauen Uniform zu, reichen ihnen Feldflaschen, Schokolade, Keks.

Der letzte Panzer nimmt sie auf.

Dienstag, 15. Juli

Befehl: Ich habe sofort meine Sachen zu packen und mich bei meiner Kriegsberichterkompanie zu melden. Nun ist also die Stunde des Abschieds von der Staffel gekommen. Es ist kein leichter Abschied. Drei Monate habe ich in Frankreich und im Osten mit den Kampffliegern zusammengelebt, bin mit ihnen geflogen, habe gute und schlechte Quartiere, freudige und ernste Stunden mit ihnen geteilt. Es ist kein leichter Abschied.

Samstag, 19. Juli

Morgen starten wir zu neuem Einsatz. Wir fahren mit zwei PKW an die Nordfront, zu Jägern, Flak und Aufklärern. Die Nachrichten von der Front besagen, daß äußerst erbitterte Kämpfe in diesem Abschnitt im Gange sind. Es geht darum, die Stalin-Linie südöstlich des Peipussees zu durchbrechen, um dann in Richtung Petersburg vorzustoßen und auf dem linken Flügel die Landbrücke nördlich des Peipussees zum Finnischen Meerbusen zu sperren, um so den in Estland eingekesselten Sowjetarmeen die Verbindung mit dem Osten abzuschneiden. Trockene Worte eines Generalstabsplanes — bald werden wir mit eigenen Augen erleben, wie die Realität der Durchführung, wie das Gesicht des Krieges an dieser Front aussieht.

Die Armee in Zelten

Wir sind auf sowjetischem Boden. Abends kommen wir bei den Jägern an. Zwei Gruppen des berühmten Jagdgeschwaders Trautloff liegen hier, wenige hundert Meter von der staubenden Rollbahn entfernt. Man sieht die schlanken Me 109 erst, wenn man hart davor steht. Sie sind gut getarnt. Es ist ein gewaltiger Apparat, der hier, jederzeit verlegungsbereit, in zahlreichen Lastkraftwagen und Zelten untergebracht ist. Ein Zelt ist der Gruppengefechtsstand, ein Zelt das Offizierskasino, in hunderten spitzen Zelten haust seit mehr als vier Wochen das ganze Geschwader, vom Kommodore bis zum kleinsten Flieger. Das gehört zu den Besonderheiten dieses Feldzuges im Osten: eine Millionenwehrmacht lebt in Zelten. Die grüngescheckte

Langsam fliegen – das war die Rettung!

Der „Storch" befand sich auf einem Aufklärungsflug. Plötzlich erscheint ein englischer Jäger. In rasendem Flug stürzt er sich auf die deutsche Maschine. Diese geht sofort in Langsamflug über und bleibt dank ihrer besonderen Flugeigenschaften in der Luft fast auf der Stelle stehen. Der Brite – hiervon überrascht – vermag sich der neuen Situation nicht anzupassen. Aus 8 Rohren feuernd, rast die feindliche Maschine vorbei. Der „Storch" bleibt unverletzt.

Der „Storch" ist eine Schöpfung der

GERHARD FIESELER WERKE GMBH KASSEL

Hansaplast

wirkt „hochbakterizid"

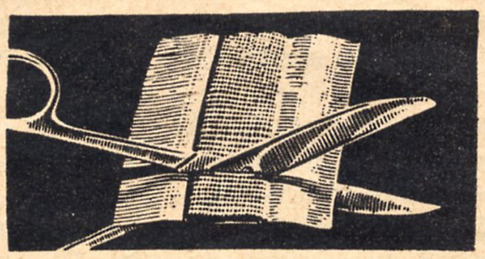
Ein Bakteriologe stellte fest:

Das Antiseptikum, mit dem das Mullkissen beim Hansaplast getränkt ist, wirkt in hohem Maße keimtötend. Diese Eigenschaft wird von der Wissenschaft als „hochbakterizid" bezeichnet.

Das hochbakterizid wirksame Mullkissen bewirkt, daß die Wunde sich nicht durch eingedrungene Krankheits- und Entzündungserreger verschlimmern kann, und daß sie deshalb schneller heilt.

5 Gründe sprechen außerdem für Hansaplast:

- Hansaplast sitzt unverrückbar fest,
- es schließt die Wunde staubdicht,
- läßt aber die heilungfördernde Luft heran,
- stillt das Blut und
- schützt die Wunde vor schmerzhafter Berührung!



Erhältlich in preiswerten Packungen

H 1064

Zeltbahn mit den zusammensteckbaren Stangen und den eisernen Heringen, die jeder Landser mit sich trägt, werden längst nicht mehr als lästiger Rucksackballast empfunden. Sie sind in diesem Lande, dessen Städte aus ausgebrannten Ruinen und dessen Dörfer aus verwahrlosten Holzhütten voller Dreck, Gestank und Ungeziefer bestehen, die Wohnung des deutschen Soldaten. Etwas von der Abenteuerromantik des guten alten Landsknechtslebens ist in den Zeltstädten und Lagerfeuern im Osten wieder auferstanden. Aber es ist eine Romantik, deren bunter Zauber im Dröhnen der Geschütze, im dumpfen Wumsen detonierender Bomben und im nächtlichen Feuerschein brennender Dörfer untergegangen ist.

Auch diese Nacht erscheinen vereinzelte Sowjetbomber. Es sind zuweilen tollkühne Burschen. Gerade gestern nacht griff, wie uns die Flakkanoniere erzählen, ein sowjetischer Bomber im Tiefflug eine Flakstellung dieses Jagdflughafens an und verwundete einen Kanonier mit MG-Garben. Es war natürlich ein halber Selbstmord, dieser Tiefangriff, und der Bomber wurde auch Sekunden später prompt heruntergeholt. Tollkühn, Selbstmörder. Die Sowjets kämpfen nach anderen Begriffen als wir. Mit Mut und Tapferkeit hat dies kaum mehr zu tun, wenn sich Sowjetsoldaten lieber von unseren Panzern überfahren lassen, als daß sie sich ergeben, wenn sie sich, versprengt und hoffnungslos umzingelt, im Unterholz verstecken und so lange schießen, bis sie selbst wie ein Sieb durchlöchert sind. Es ist die Kampfmoral Dschingis Khans, die mit Menschen verschwenderischer umgeht als wir mit Karabinerpatronen.

Mittwoch, 23. Juli

Prächtige Menschen, die Offiziere dieser Jagdgruppe. Ich habe selten so gute Köpfe gesehen wie an der primitiven Frühstückstafel im Kasinozelt. Eine wirkliche rassische Auslese.

„Schade, daß Sie nicht vor drei Tagen gekommen sind, da hätten Sie eine tolle Geschichte erleben können", lächelt der blonde Oberleutnant S., Ritterkreuzträger und Kapitän der „Teufelsstaffel". „Da sitzt der Mann, der die seltene Ehre hat . . . aber lassen Sie sich die Sache lieber von Leutnant W. erzählen."

Es ist wirklich eine nette Geschichte, die mir Leutnant W. erzählt.

Der 250. Abschuß

Im ersten Schein der Morgensonne kommt eine Me 109 über dem Feldflughafen an der Nordostfront angeflitzt. „Sie wackelt!" rufen die Kameraden, „die 250 sind voll!"

Kurz nach drei Uhr morgens sind drei Ratas gesichtet worden; sofort startet eine Rotte Me 109 und jagt den feindlichen Vögeln nach, die stur nach Südwesten fliegen. Eine Viertelstunde später wird Leutnant W., der auf seiner Feldpritsche schläft, durch ein wohlbekanntes Motorengeräusch aus dem Halbschlummer geweckt. „Verdammt, das ist doch eine Rata!" Ihre Genossinnen sind vor einigen Minuten heruntergeholt worden; nun versucht sie ihr Heil in der Flucht. Im Nu ist der Leutnant hellwach, blitzschnell überlegt er: wenn ich die noch erwischen will, dann muß es aber fix gehen. Die Rata indes sucht eilends das Weite, sie drückt, um Fahrt zu gewinnen, und der Bodennebel, der in dichten Schwaden über Wiesen und Wäldern hinschleicht, wird ihr Retter. Sie verschwindet.

Der Leutnant ärgert sich. „Dazu bin ich aus den warmen Decken gekrochen? Das wäre doch gelacht!" Und er geht auf freie Jagd, kurvt kreuz und quer über der Front — vergebens, kein feindliches Flugzeug ist zu erblicken. Er macht sich auf den Heimflug — da plötzlich, in 1000 Meter Höhe, zwei zweimotorige Maschinen, die majestätisch südostwärts ziehen. Dem Leutnant lacht das Herz im Leibe: Es sind Martinbomber!

Wie ein Raubvogel stürzt er sich auf den rechten Rottenhund, dessen Heckschütze wütendes MG-Feuer eröffnet. Jetzt aber feuert die Me aus allen Rohren, zwei gutgezielte Feuerstöße — und der Martinbomber geht mit schwarzer Rauchfahne in die Tiefe, schlägt flammend am Boden auf. Kurve, ran an den zweiten! Der ist bereit, und er hat gewaltiges Glück. Eine Garbe trifft das Motorenbrett der Me, zerschmettert Instrumente, zischt dem Leutnant Zentimeter am Kopf vorbei. Das alles spielt sich hinter der sowjetischen Front ab. Nein, jetzt gibt es keine Wahl. So schwer es fällt: es heißt abdrehen und die getroffene Maschine heil nach Hause bringen . . . Dem jungen Leutnant gelingt auch der letzte, schwerste Teil des abenteuerlichen Morgenfluges. Er wendet den wunden, angeschossenen Vogel und fliegt heimwärts. Wohlbehalten landet er.

Ein lachender roter Teufelskopf schmückt das Wappen der Staffel, der Leutnant W. angehört. Und Teufelskerle sind sie alle, unsere Jäger, verwegen und einsatzbereit zu jeder Stunde.

Ein Verhör

Freitag, 25. Juli

Abends, als wir uns im Krankenrevier eines vorgestern erst vom Vorkommando besetzten Sowjetflugplatzes einquartierten, wurden wir überraschend Zeugen eines Luftkampfes. Fünf Martinbomber brausten, etwa drei Kilometer von uns entfernt, über den Wald jenseits der Straße, und ein Schwarm Me 109 saß ihnen im Nacken. In Sekunden vollzog sich das Drama: Kurzes Aufblitzen am blaßblauen Himmel, dreimal, fünfmal — die Leuchtspuren der MG; dann stand mit einemmal eine gelbe Flamme in der Luft, sank rasch und in steiler Kurve zu Boden und plusterte sich, als sie mit dem dunkelgrünen Wald in Berührung kam, schlagartig zu einer mächtigen, dicken Feuerwolke auf: Der Bomber war am Boden aufgeschlagen. Jubelnd und händeklatschend beobachteten die Soldaten hier unten das fesselnde Schauspiel, das sich dreimal wiederholte. Dann war der Himmelsspuk vorübergebraust.

Es dauerte kaum eine Stunde, da brachten Arbeitsmänner zwei Sowjetsoldaten: Besatzungsmitglieder eines der abgeschossenen Flugzeuge, die sich durch Fallschirmabsprung gerettet hatten. Sie wurden dem Hauptmann der Fliegerhorstkompanie zum Verhör vorgeführt, und es war bemerkenswert, wie sie sich benahmen. Beide waren Offiziere, wenn man auch nach der schäbigen Uniform nicht gerade darauf geschlossen haben würde; der ältere, ein großer, dunkler Mann von etwa 27 Jahren, war Oberleutnant, der jüngere, schlanke und blonde ein Leutnant. Aus dem Oberleutnant war nicht viel herauszubringen. Er stellte sich unwissend; als er sah, daß man ihn korrekt behandelte und nicht, wie er wohl erwartet hatte, mit Folterwerkzeugen traktierte, wurde er sogar frech und gab ironische Antworten. Der Blonde mochte etwa 22 Jahre alt sein. Er war nahe daran zu weinen und flehte mehrfach, nur ja nicht erschossen zu werden, er wolle alles sagen. Tatsächlich ließ er sich auch durch die grimmigen Blicke des Oberleutnants nicht stören und erzählte mancherlei interessante Dinge.

Fortsetzung folgt

Die kleine Adler-Fibel

Wie du mir . . .

Kurz und knapp kam der Befehl vom Fluglehrer, der hinter mir am Doppelsteuer saß, zu starten, auf 500 Meter zu gehen, eine Acht zu drehen und wieder zu landen.

Also hinein!

Ich startete mit meiner Klemm, schraubte mich auf 500 Meter hoch und wollte eben zur Acht ansetzen, als mich mein Fluglehrer von hinten auf die Schulter klopfte, mir seinen Steuerknüppel unter die Nase hielt, um ihn dann im eleganten Bogen über Bord zu schleudern. Mir ging der Hut hoch, war ich doch nun zum ersten Male auf mich angewiesen; jedoch wie du mir . . .

Mit einem höhnischen Grinsen drehte ich mich um, zeigte dem Fluglehrer nun meinen Steuerknüppel und warf ihn über Bord. Darauf hörte ich nur noch das Wort: „Idiot", dann sauste der Fluglehrer mit seinem Fallschirm im Hechtsprung in die Tiefe meinem Steuerknüppel nach; ich winkte ihm den Abschied zu.

Elegant drehte ich meine Acht und setzte dann zur Landung an, denn ich hatte einen Ersatzsteuerknüppel mitgenommen.

Fliegen im Zirkus angenehm?

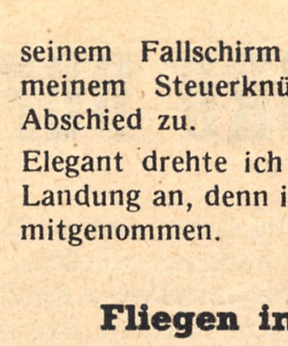
Als Orville Wright im Jahre 1907 zum ersten Male nach Europa kam, bot er der preußischen Heeresverwaltung an, Flugzeuge für sie zu liefern. Er stellte dabei die Bedingung, daß gleich ein Auftrag von 50 Maschinen erteilt werde. Der damalige preußische Kriegsminister von Einem erklärte sich jedoch nicht in der Lage, eine solche Bestellung aufgeben zu können. Da er sich jedoch gleichwohl für die Wrightsche Maschine interessierte, sei er bereit, sie zu besichtigen. Der Amerikaner aber stand einer bloßen Besichtigung mißtrauisch gegenüber und fürchtete um sein „Geheimnis". Darauf wurde ihm strengste Geheimhaltung und Absperrung des ganzen Geländes, über dem der Probeflug stattfinden sollte, zugesichert. Doch das genügte dem Amerikaner nicht. Er stellte sich auf den Standpunkt, daß trotz aller Militärposten nicht verhindert werden könnte, daß man aus der weiteren Umgegend mit einem Fernglas sein Flugzeug beobachten und ihm so sein Geheimnis absehen könnte.

Da kam man in Berlin auf einen sonderbaren Gedanken: Man wollte dem Erfinder „den Ausschluß der Öffentlichkeit" dadurch garantieren, daß man ihn in einem „Käfig" fliegen ließ und schickte ein Codetelegramm nach England zu dem ehemaligen Propagandachef des Zirkuskönigs Barnum mit der Bitte um Angabe der Abmessungen und des Mietpreises für das größte vorhandene Zirkuszelt. Der preußische Kriegsminister hatte von diesem Plan freilich keine Ahnung.

Als die Unterlagen für Maß und Preis des Zeltes ankamen, wurde Wright ins Vertrauen gezogen, erklärte aber nunmehr, daß das Licht in einem geschlossenen Zirkuszelt für die Flüge nicht ausreiche, daß er noch nie bei künstlichem Licht geflogen sei und auch nicht die Absicht habe, dies zu tun. Das wolle er den Motten und Fledermäusen überlassen.

H. M.

Pigmentan



Hautschutz bei Sonne-Wind-Wetter-Kälte!

„Eine beneidenswerte Stimme hat der Turnlehrer. Meine Kehle ist nach dem Unterricht wie ein heißgelaufenes Rad."

„So ging's mir früher auch. Aber seit mir der Turnlehrer sein Mittel gesagt hat, ist meine Stimme klar und kräftig: Wybert-Tabletten, hier, bitte!"

Wybert überzieht die zarte Schleimhaut des Halses mit einer reizmildernden, schützenden Schicht. Wybert für Redner, Raucher und Sänger.

Efasit Fusspflege

Wenn Sie Fußbeschwerden irgendwelcher Art haben, dann sind für Sie die bewährten Efasit Fußpflege-Präparate wohltuende Helfer. Efasit beseitigt zuverlässig alle unangenehmen Erscheinungen, belebt, desinfiziert, kräftigt und heilt. Mühe und Kosten sind so gering im Vergleich zur großen Erleichterung, die den ganzen Menschen überstrahlt.

Efasit-Fußbad (acht Bäder) 90 Pfg., Fußcreme 55 Pfg. Fußpuder 75 Pfg., Hühneraugen-Tinktur 75 Pfg.

Erhältlich in Apotheken, Drogerien und Fachgeschäften

Richtige Zahnpflege
hilft sparen

Sie ist eine Forderung der Klugheit, denn bei geringstem Kostenaufwand wird der höchste Nutzen erzielt, weil die Zahngesundheit eine wichtige Voraussetzung für die Gesundheit des ganzen Körpers ist. Zur richtigen Zahnpflege gehört außer der täglichen, gewissenhaften Reinigung der Zähne mit Zahnpaste und Bürste eine vernünftige Ernährung, gründliches Kauen und die regelmäßige Überwachung der Zähne.

Die Qualitäts-Zahnpaste
Chlorodont
weist den Weg zur richtigen Zahnpflege

Verlangen Sie kostenlos von der Chlorodont-Fabrik, Dresden N 6, die Schrift „Gesundheit ist kein Zufall"

HEIN

Bei uns zu Hause -

ist „Sebalds Haartinktur" immer sparsam verwendet worden. Heute - wo es „Sebalds Haartinktur" vorübergehend nicht so reichlich gibt - fällt es uns deshalb nicht so schwer noch etwas sparsamer damit zu sein. „Sebald" hat von jeher gesagt: Wenige Tropfen genügen! - dieser Rat gilt heute mehr denn je.

SEBALDS HAARTINKTUR

LORD DUFFERINS „Meisterstück"

Fortsetzung von Seite 575

Ziel, die Dauer und die Bedingungen der englisch-türkischen Besetzung Ägyptens genau festgelegt würden. Aber Abdul Hamid kannte seine Briten und verzögerte mit allen möglichen Einwänden die Erfüllung dieser Forderungen. Er mußte ja mit Recht fürchten, daß er mit der Proklamation gegen Arabi sein Prestige in der islamitischen Welt verlieren und durch die Unterzeichnung eines Abkommens über die Begrenzung seines Interventionsrechtes in Ägypten sich selbst der unmittelbaren Autorität über den ägyptischen Vasallen berauben würde. Lord Dufferin fand keine Zeit mehr zu „garden parties" und Mondscheinfahrten auf dem Bosporus . . .

Das Drama im Jildis-Palast

Herbst 1882: Im Gegensatz zum Vorjahr war die britische Botschaft trotz des beginnenden Herbstes immer noch in der Sommerresidenz in Therapia verblieben, weil es jetzt besser schien, dem Sultan die „kalte Schulter" zu zeigen. Abdul Hamid zog alle Register seiner orientalischen Schläue, um Zeit zu gewinnen. Am 6. September ließ er zur Aufstachelung der eingeschläferten Botschafterkonferenz die gefälschte Version eines angeblich zwischen ihm und dem britischen Botschafter vereinbarten Proklamationsentwurfes in den türkischen Zeitungen veröffentlichen. Er hoffte dadurch, einen Druck zum Nachgeben auf Lord Dufferin ausüben zu können. Dieser tobte! Zum Zeichen der Empörung bestieg „seine Botschaft" einen Segelkutter und fuhr nach Prinkipo. Botschaftssekretär Nicolson, der später als britischer Botschafter in St. Petersburg das Schlußglied der Einkreisungskette um das gefürchtete kaiserliche Deutschland schmieden konnte, und in dessen Memoiren die hier geschilderten britischen Intrigen um den Raub Ägyptens authentisch bestätigt werden, schrieb damals in sein Tagebuch: „Die Beamten der Hohen Pforte konnten von ihren Fenstern aus die weißen Segel der ‚Lady Hermione' gegen die Strömung kämpfen sehen, die bei Oxeia und Bulwer Island Wellen schlägt. Sie begriffen nicht, wie ein Botschafter, ein eleganter Mensch, seine Tage, barfuß wie ein gemeiner griechischer Matrose feuchte Taue einholend, verbringen konnte. Sie verstanden auch nicht, daß Lord Dufferin es sich, wenn die Lage tatsächlich so dringend war, wie er es behauptete, leisten konnte, in einem offenen Segelboot auf dem Marmarameer herumzugondeln."

So kam es, daß sich der britische Botschafter und der Sultan erst am Nachmittag des 15. September grundsätzlich über die endgültigen Formen der Dokumente einigten und der Endkampf um die Unterzeichnung beginnen konnte: Abdul Hamid saß in einem der kleineren Pavillons des Jildispalastes über einen Ebenholztisch gebeugt und spielte nervös mit seinem Rosenkranz. Er stellte Lord Dufferin weitere Bedingungen, die mit seinen Ministern ausgehandelt werden sollten, welche sich beunruhigt und untertänig im Nebenzimmer drängten. Fünf Stunden lang wurde nun dort ohne Beisein des Sultans gefeilscht. Zwischendurch wurden Naschwerk und Mokka gereicht. Um 9 Uhr abends fand dann eine zweite Unterredung Lord Dufferins mit dem Sultan statt, und dieser schien schwach zu werden. Von 10 Uhr bis Mitternacht verhandelte dann der zähe britische Botschafter wieder mit den Ministern Said und Assim Pascha, und es bestand schließlich die Hoffnung auf eine Unterzeichnung der Dokumente im Morgengrauen. Die türkischen Minister begaben sich nämlich gegen 1 Uhr morgens in das Arbeitszimmer Abdul Hamids. Diener in blauen Livreen standen gähnend in dem Raum herum, wo Dufferin und sein Begleiter Nicolson allein zurückgeblieben waren, und hielten die weißbehandschuhten Hände auf ihren feisten Bäuchen gefaltet. Unzählige Uhren verkündeten dann gleichzeitig die Vollendung der ersten Morgenstunde. Und dann geschah etwas, das die diplomatischen Vertreter der britischen Krone nicht vorausgesehen hatten: Um 1 Uhr 15 schlich die unheimliche Gestalt des Astrologen des Sultans durch die Vorhalle nach dem Arbeitszimmer seines Herrn. Dieser intimste Ratgeber Abdul Hamids zählte zu den einflußreichsten türkischen Kreisen, die, wie Lord Dufferin wohl wußte, die Unterzeichnung der Proklamation gegen Arabi unter allen Umständen verhindern wollten. Zwanzig Minuten später kehrten dann auch Said und Assim Pascha mit der Erklärung zurück, der Sultan sähe sich außerstande, auf das vorgeschlagene Kompromiß einzugehen und weitere Unterredungen seien notwendig.

Die Uhren holten bereits zum zweiten Stundenschlag aus. Elf Stunden hatten Lord Dufferin und Nicolson bereits in ihren Plüschfauteuils gesessen! Ihre Geduld war verständlicherweise nun erschöpft. Der britische Botschafter weigerte sich daher, weiter im Palast zu bleiben. Die türkischen Minister klammerten sich darauf buchstäblich an seine Rockschöße und beschworen ihn, nur noch einige Punkte müßten abgeändert werden, dann würde das Abkommen bestimmt unterzeichnet werden. Vergeblich; Lord Dufferin verabschiedete sich brüsk, bestieg mit seinem Begleiter die Barkasse des Sultan, um sich so schnell wie möglich nach Therapia zurückfahren zu lassen. Zu ihrem großen Erstaunen war die britische Sommerbotschaft hell erleuchtet und alles war noch wach. Am Landungssteg bereits überreichte ein Sekretär dem Botschafter eine dechiffrierte Depesche. Und welche Mitteilung enthielt sie wohl? Nun — das Foreign Office wies Lord Dufferin an, ohne weitere Instruktionen das Abkommen nicht zu unterzeichnen; Sir Garnet Wolseley habe am Morgen des 15. September nach einer nächtlichen Überrumpelung Arabi Pascha bei Tel el Kebir völlig geschlagen! Die Würfel waren also gefallen . . .

Lord Dufferins Triumph

Von einer „türkischen Kooperation bei der Regelung der ägyptischen Angelegenheiten konnte von diesem Augenblick an nicht mehr die Rede sein". Als Said und Assim Pascha am Nachmittag des 16. September in Therapia erschienen und dem britischen Botschafter die Bereitschaft des Sultans zur Unterzeichnung der Dokumente ankündigten, erklärte Lord Dufferin triumphierend, daß es dazu jetzt zu spät sei. Heuchlerisch fügte er hinzu: „Ihr Zögern von gestern hat mir einen Ruf als Diplomat gemacht, als ehrenhaften Mann jedoch hat es mich ruiniert." Diese Erklärung ist in ihrem Zynismus echt britisch und sie deckt die Karten des falschen Spiels auf: Der Sultan war nämlich mit bewußter Absicht solange wie möglich hingehalten worden, um es dem Befehlshaber der in Ägypten gelandeten britischen Truppen zu ermöglichen, durch Waffengewalt eine „vollendete Tatsache" zu schaffen. Und das war ja auch dank der Verschleppungstaktik des britischen Botschafters in Konstantinopel glänzend gelungen!

Die Belohnung für dieses diplomatische „Meisterstück" blieb auch nicht aus: Lord Dufferin wurde als erster Bevollmächtigter Englands nach Ägypten geschickt und legte dort den Grundstein zur britischen Herrschaft. Er traf bereits am 7. November 1882 in Kairo ein, und die in solchen Dingen erprobte Lady Dufferin begann auch dort unverzüglich, „für ägyptische wohltätige Zwecke Amateurvorstellungen zu organisieren". Lord Granville schickte eine Zirkulardepesche an alle Großmächte, in der er scheinheilig versprach, Großbritannien werde seine Truppen aus Ägypten zurückziehen, „sobald dies vom Zustand des Landes und der Organisation geeigneter Mittel zur Aufrechterhaltung der Autorität des Khediven gestattet werde." Der wieder in seine Khedivenwürde eingesetzte Tewfik Pascha erklärte wiederholt treuherzig und wahrheitsgemäß: „Le véritable Khedive d'Egypte, c'est Lord Dufferin!" An dieser grundsätzlichen Tatsache hat sich auch bis heute nichts geändert; denn selbst das seit 1922 „unabhängige Königreich" und seit 1936 England „verbündete" Ägypten wird de facto — besonders im jetzigen Kriege — von London aus beherrscht. Aber die Tage dieser Fremdherrschaft dürften gezählt sein . . .

DENKEN und RATEN

Silbenrätsel

ak — bar — bo — che — dach — del — e — e — e — ei — ex — first — ga — gung — i — i — ku — la — la — la — land — le — li — li — li — ma — ment — mu — ne — ni — ni — now — now — on — pe — ran — re — ri — ri — ro — ro — sa — so — te — te — tor — ur — ve — ven — weid — werk — za

Aus vorstehenden 52 Silben sind 17 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Schiller ergeben (st ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Liebhaberei, 2 wissenschaftliches Beweismittel, 3 russisches Fürstengeschlecht, 4 italienischer Naturforscher, 5 elektrische Stromquelle, 6 deutscher Sagenheld, 7 Ort bei Köslin, 8 Veranlassung, 9 altgedienter Soldat, 10 Gestalt aus Schillers „Wallenstein", 11 Beilegung eines Rechtsstreites, 12 Pflanze, 13 Absperrung, 14 Gestalt aus Schillers „Don Carlos", 15 Teil des Hauses, 16 etwas Hervorragendes, 17 Edelgas. 53822

Buchstabenumstellrätsel

Eifel — Zier — Viole — Knie — Urft — Laib — Perle — Star — Rain — Lorch — Utah — Gurt

Die vorstehenden Wörter sind durch Umstellen der einzelnen Buchstaben in Wörter anderer Bedeutung zu verwandeln. Die Anfangsbuchstaben der gefundenen Wörter nennen, aneinandergereiht, eine Tätigkeit unserer PK-Männer. 53985

Scherzrätsel

Als Philosophen ehrt man ihn.
Geschüttelt ist er voll Benzin. 53598

Auflösungen aus Heft 22

Kreuzworträtsel: a) 2 Stahlhelm, 10 Arm, 11 Arle, 12 Lohn, 14 Ukas, 15 Flut, 16 Ire, 18 Tafelberg; — b) 1 Delft, 3 Tante, 4 Ar, 5 Hauer, 6 Erk, 7 Lias, 8 Messe, 9 Pola, 13 Huf, 17 Re.

Koppelrätsel: Wein(b)rand, Akt(u)ar, Dienst(g)rad, Span(k)orb, Sal(a)wechsel, Strick(n)adel, Stoß(z)ahn, Huf(e)land, Bei(l)eid. — Bugkanzel.

Zauberspuk: Rübezahl.

In der roten Holzschachtel mit dem gelben Etikett:

Dr. Sprangers Heilsalbe

Das alte zuverlässige Hausmittel!

Nach Originalvorschrift seit 67 Jahren hergestellt

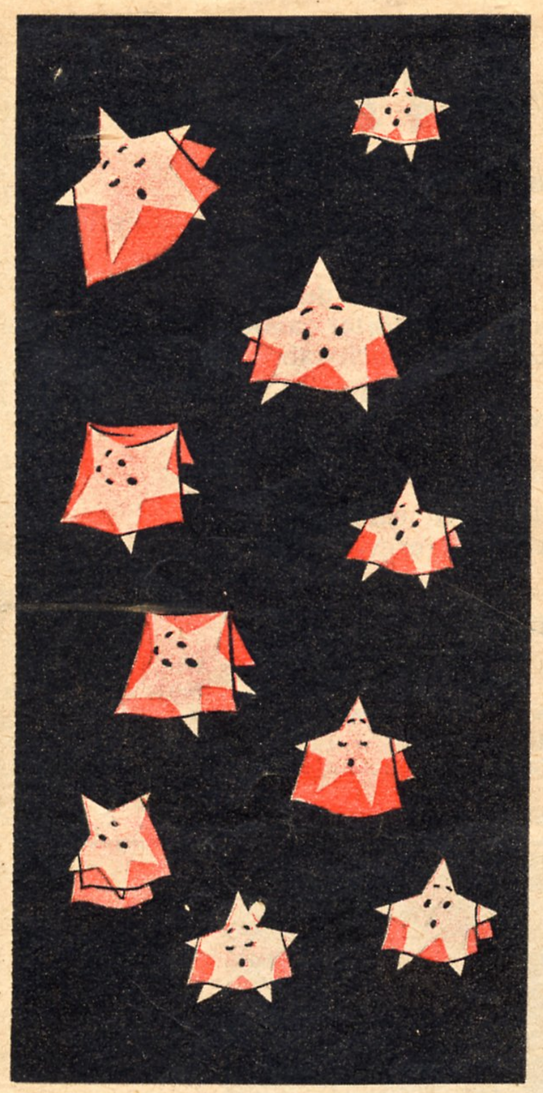
Schmerzlindernd, kühlend und heilend. Geschwüre gehen gelinde auf. Auch bei Wunden allgemeiner Art und Verletzungen, bei Ausschlägen, Flechten und Beinleiden, bei Entzündungen hat sich die Salbe aufs beste bewährt.

Für 60 Pfennig in allen Apotheken erhältlich

Dr. Sprangers Ww. G. m. b. H., Neubrandenburg i. Meckl.

PERI
EIN GÜTEBEGRIFF

DR. KORTHAUS · FRANKFURT A. M.



Es leuchten die Sterne

Ein Schuß Frontphantasien

von WERNER KRUSE

„Kameraden! Denkt an die Verdunklung — die Deutschen schießen nach jedem Stern!“

„Otto, ich lach' mich tot! Paules ‚Himmelszelt‘ — für jeden Abschuß seiner Staffel ein entzückendes Sowjetsternchen!“

„Alle guten Geister — soviel Sterne habe ich in meiner ganzen Dienstzeit nicht gesehen!“

„. . . unter dem Foto für meine liebe Trulla steht dann geschrieben: Ich hol' dir die Sterne vom Himmel!“

Links: „Kinder, heut' ist ja wieder 'n toller Sternschnuppenregen! Was wünschen wir uns?“

Rechts:, ‚Ungläubiger Thomas, überzeug' dich doch — den hab' ich dort zur Notlandung gezwungen!“

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw. 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 10. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. Entered as second class matter at the Post-Office New York, N. Y. Printed in Germany